

**UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID**

**FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA**

**Departamento de Historia de América I**



**PANAMÁ Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL  
INTEROCEÁNICO EN LAS RELACIONES EXTERIORES DE  
ESPAÑA EN EL SIGLO XIX**

**MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR**

**PRESENTADA POR**

Agustín Alberto Martínez Rivera

Bajo la dirección del doctor

Vicente González Loscertales

**Madrid, 1990**

**ISBN: 84-669-1326-2**



\* 5 3 0 9 5 8 4 8 7 0 \*  
UNIVERSIDAD COMPLUTENSE

T E S I S      D O C T O R A L

AGUSTIN ALBERTO MARTINEZ RIVERA

PANAMA Y LA CONSTRUCCION DE UN CANAL INTEROCEANICO  
EN LAS RELACIONES EXTERIORES DE ESPAÑA EN EL SIGLO XIX

(1845 - 1904)

DIRECTOR: DR. VICENTE GONZALEZ LOSCERTALES

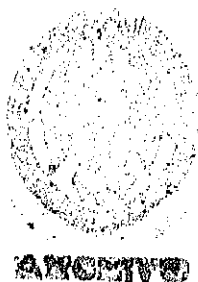
Profesor Titular de Historia de América

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE GEOGRAFIA E HISTORIA

DEPARTAMENTO DE HISTORIA DE AMERICA

1990





DEDICATORIA.

A mi padre: AGUSTIN MARTINEZ

A mi madre: BERTA ALICIA RIVERA

A mis hermanos: MIRTA MARLENE,

RAMON e IVAN,

humildemente dedido el presente  
trabajo de investigación.

### AGRADECIMIENTOS

Deseo expresar mi especial agradecimiento al Profesor Vicente González Loscertales, por haberme brindado sus invalorebles servicios en la Coordinación y Dirección del presente trabajo de investigación, sin cuyo apoyo habría sido imposible la culminación del mismo.

Además, agradecer muy especialmente al Profesor Dr. Mario Hernández Sánchez-Barba, Director del Departamento de Historia de América, a la Profesora Ponente Almudena Hernández Ruigómez.

Y hacer extensivo el mismo, al personal docente de la Facultad de Geografía e Historia, Departamento de Historia de América, de la Universidad Complutense de Madrid, por el sinnúmero de facilidades, tanto en materia bibliográfica, como de orientación profesional en la especialización brindada durante mi estancia en este prestigioso centro de estudios en España.

RECONOCIMIENTO Deseo dejar constancia de mi reconocimiento a los siguientes Ministerios, Embajadas e Institutos, dirigiéndome muy especialmente a sus máximos representantes, por su valiosa colaboración y facilidades para la documentación del trabajo que a continuación presento.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA

Dr. Francisco Fernández Ordóñez  
Ministro de Asuntos Exteriores

AGENCIA ESPAÑOLA DE COOPERACION INTERNACIONAL

Dr. Luis Yañez Barrionuevo  
Presidente A.E.C.I.

INSTITUTO DE COOPERACION IBEROAMERICANA

Dr. Delfín Colome Pujol  
Vice-Presidente A.E.C.I., Director General I.C.I.

EMBAJADA DE ESPAÑA EN PANAMA

Dr. Tomás Lozano Escribano  
Embajador de España en Panamá

MINISTERIO DE EDUCACION DE PANAMA

Profesora Ada Luz López de Gordón  
Ministra de Educación

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA

Dr. Julio E. Linares  
Ministro de Relaciones Exteriores

EMBAJADA DE PANAMA EN ESPAÑA

Dr. Jaime Ford  
Embajador de Panamá en España.

## INDICE GENERAL

	Páginas
INTRODUCCION. . . . .	.X

### CAPITULO PRIMERO

#### EL ISTMO DE PANAMA COMO IDEA-ANTECEDENTE EN LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

1.- IDEAS ESPAÑOLAS. . . . .	1
2.- DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA DEL ISTMO DE PANAMA. . . . .	4
2.1.- EL ESTRECHO DUDOSO. . . . .	4
2.2.- OTRAS EXPLORACIONES A TRAVÉS DEL ISTMO DE PANAMA . . .	11
3.- CONSECUENCIAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR. . . . .	16
4.- LAS EXPLORACIONES POR LOS ISTMOS DE TEHUANTEPEC Y NICARAGUA. . . . .	19
5.- PRIMERAS IDEAS O PROYECTOS ESPAÑOLES DE CONSTRUIR UN CANAL ARTIFICIAL . . . . .	21
6.- LAS FLOTAS Y EL CAMINO. . . . .	33
7.- LAS INCURSIONES DE BUCANEROS, CORSARIOS Y PIRATAS. . . . .	40
7.1.- LAS INCURSIONES DE PIRATAS Y SUS INMEDIATAS CONSECUENCIAS . . . . .	42
8.- LA COLONIA ESCOCESA. . . . .	44
9.- LAS FERIAS DE PORTOBELLO. TERMINAL DEL TRANSITO COLONIAL. . . .	47
10.- EL SIGLO XVIII. . . . .	50
11.- ALEXANDER VON HUMBOLDT. . . . .	59
12.- LAS IDEAS-PROYECTOS DEL CANAL Y EL MOVIMIENTO DE EMANCIPACION EN HISPANOAMERICA . . . . .	62

12.1.-	LAS TENTATIVAS DE SIMON BOLIVAR . . . . .	64
12.2.-	LA INTERVENCION DE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER. . .	66
12.3.-	LAS IDEAS DE MORAZAN. . . . .	67
NOTAS . . . . .		68

## CAPITULO SEGUNDO

### PROYECTOS DE CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

13.-	EL CANAL FRANCES. . . . .	79
13.1.-	POSICION POLITICA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA CON RESPECTO AL PROYECTO FRANCES DEL SEÑOR EMILIO CULLEN . . . . .	83
13.2.-	ESTUDIOS Y PROYECTOS DE LA CONSTRUCCION DE UN CANAL, DESDE LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE AMBERES (1871) HASTA LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE PARIS (1879). . . . .	86
	13.2.1.-EL CONTRATO-CONCESION SALGAR-WYSE. . . . .	92
	13.2.2.-EL CONGRESO DE PARIS. -1879- . . . . .	94
13.3.-	OPOSICION INICIAL DE ESTADOS UNIDOS AL PROYECTO DEL CANAL FRANCES . . . . .	98
	13.3.1.- RECEPCION DE LA OPINION NORTEAMERICANA POR EL EMBAJADOR ESPAÑOL EN WASHINGTON . .	105
	13.3.1.1. LA NOTA NUMERO 34 DE 21 DE FEBRERO DE 1880. . . . .	108
	13.3.2.- LA VISITA DE LESSEPS A LOS ESTADOS UNIDOS. . . . .	111
14.	EL REGIMEN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL. . . . .	119

14.1.-	DELIMITACION DEL CONCEPTO DE NEUTRALIDAD . . . . .	119
14.2.-	ESTATUTOS JURIDICOS ORIGINALES DEL REGIMEN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL FRANCES . . . . .	120
14.3.-	LOS INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS . . . . .	123
14.4.-	EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK. SU ARTICULO XXXV .	128
14.4.1.-	EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK COMO POLITICA DE EQUILIBRIO DE NUEVA GRANADA.	131
14.5.-	EL TRATADO CLAYTON-BULWER. (19 DE ABRIL DE 1850)..	138
14.5.1.-	INTERESES Y ANTECEDENTES INMEDIATOS. . .	138
14.5.2.-	DISPOSICIONES PRINCIPALES RELATIVAS A LA NEUTRALIDAD. . . . .	148
14.5.3.-	CONSECUENCIAS DEL TRATADO CLAYTON-BULWER. . . . .	150
14.5.3.1.-	REPERCUSIONES DEL INCIDENTE DE "LA TAJADA DE SANDIA". . . . .	155
15.-	LA INTERNACIONALIZACION DEL REGIMEN DE NEUTRALIZACION DEL CANAL CONTRA LA DOCTRINA MONROE . . . . .	161
15.1.-	POSICION O ACTITUD DEL GOBIERNO COLOMBIANO. . . .	162
15.2.-	EL MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, RUTHEFORD HAYES A LA CAMARA DE REPRESENTANTES (8 DE MARZO DE 1880) . . . . .	175
15.3.-	EL PROTOCOLO DE SANTO DOMINGO VILA. . . . .	180
15.4.-	LAS INSTRUCCIONES DEL SECRETARIO DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS A SU MINISTRO EN MADRID, Mr. FAIRCHILD (24 DE JUNIO DE 1881).. . . . .	183
15.5.-	RESPUESTA DE LAS POTENCIAS EUROPEAS. . . . .	186
15.5.1.-	LA NOTA NUMERO 185 DE 21 DE DICIEMBRE DE 1881. . . . .	194
15.6.-	DEL FRACASO DEL CONGRESO DE PANAMA DE 1881 A LA	

GENESIS DEL PANAMERICANISMO. . . . .	198
15.6.1.- MENSAJE DEL PRESIDENTE COLOMBIANO, DR. RAFAEL NUÑEZ, AL CONGRESO DE ESTE PAIS .	203
16.- POSICION O RESPUESTA DE ESPAÑA FRENTE AL PROBLEMA INTERNACIONAL DE LA NEUTRALIDAD . . . . .	216
16.1. LA REAL-ORDEN DE 15 DE MARZO DE 1882. . . . .	219
17.- LA NEUTRALIDAD Y LOS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES DE COLOMBIA . . . . .	231
NOTAS . . . . .	240

## CAPITULO TERCERO

EL FRACASO DE LOS FRANCESES Y EL CANAL COMO CAUSA DE LA  
SEPARACION DE PANAMA DE COLOMBIA.

18.- LA SITUACION INTERNACIONAL Y LA REDISTRIBUCION COLONIAL. . . . .	266
18.1.- ESPAÑA Y EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA HISPANOAMERICANA . . . . .	270
18.2.- LA IMPORTANCIA DE CUBA. . . . .	277
19.- DE LA CRISIS A LA DISOLUCION DE LA "VIEJA COMPAÑIA" DEL CANAL INTEROCEANICO . . . . .	283
19.1.- EL CONTRATO ROLDAN-WYSE O LA LEY 107 DE 10 DE DICIEMBRE DE 1890 COMO RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES DE LA PRIMERA PRORROGA DE LA CONCE- SION FRANCESA. . . . .	292

19.1.1.-	EFFECTOS DE LA NEGOCIACION DE LA PRORROGA EN EL ISTMO DE PANAMA . . . . .	296
19.1.2.-	EL ARTICULO UNICO Y EL ARTICULO PRIMERO DEL CONTRATO ROLDAN-WYSE . . . . .	299
19.2.-	LA SEGUNDA PRORROGA CONCEDIDA A LOS FRANCESES O EL CONTRATO SUAREZ-MANGE . . . . .	303
19.2.1.-	INICIO Y DESARROLLO DE LAS NEGOCIA- CIONES. . . . .	304
19.2.2.-	ALGUNOS CONTENIDOS DEL CONTRATO SUAREZ-MANGE. . . . .	318
19.2.3.-	TRABAJADORES ESPAÑOLES EN LA REANU- DACION DE LOS TRABAJOS DEL CANAL . . .	319
20.-	EL FRACASO DEFINITIVO DE LA COMPAÑIA DEL CANAL FRANCESA . .	322
21.-	LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA POR LOS ESTADOS UNIDOS . . . . .	329
21.1.-	ANTECEDENTES INMEDIATOS. . . . .	329
21.1.1.-	LOS TRATADOS HAY-PAUNCEFOTE. . . . .	329
21.1.2.-	LA LEY SPOONER DE 1902, SU ALCANCE. . .	332
21.2.-	EL TRATADO HERRAN-HAY (SUSCRITO EL 22 DE ENERO DE 1903) . . . . .	336
22.-	EL RECHAZO POR EL CONGRESO DE COLOMBIA DEL TRATADO HERRAN-HAY Y LA INDEPENDENCIA DE PANAMA DE COLOMBIA . . . .	354
22.1.-	EL RECHAZO DEL TRATADO HERRAN-HAY. . . . .	356
22.2.-	EL TRATADO HAY-BUNAU VARILLA EN LA CORRESPON- DENCIA DIPLOMATICA ESPAÑOLA . . . . .	375
NOTAS . . . . .		380
CONCLUSIONES. . . . .		391
BIBLIOGRAFIA GENERAL . . . . .		396
DOCUMENTOS . . . . .		409



## INTRODUCCION.

Desde el momento en que hace su aparición sobre la tierra, el hombre trata de comprender el contorno que le rodea. Apenas descubre esta comprensión se considera diferente y desde ese momento despierta en él el interés por la exploración que lo llevará a ampliar sus conocimientos, desarrollar su campo de observación y la capacidad que, tras milenios de lucha contra los elementos, le permitirá convertirse en el conquistador de la tierra, observar la naturaleza, sus cambios a veces violentos y esa observación lo capacita para adaptarse a circunstancias diversas y sobrevivir donde otras especies desaparecen.

El hombre entonces, se convierte en un investigador infatigable. Primero se trata de exploraciones limitadas por el medio que le rodea, pero luego aprende a salvar esas limitaciones. El constante caminar durante la época de la recolección de las raíces y frutas y el acecho de la caza para alimentarse, le obligan a inventar medios de transporte que le hagan fácil esa movilidad y le permitan desplazarse hacia regiones cada vez más lejanas de su medio ambiente habitual.

Poco se conoce de las grandes exploraciones o migraciones primitivas, pero luego envueltas en leyendas o a través de relatos se conoce de los viajes de los pueblos iniciadores de descubrimientos y conquistas. Los reyes de las ciudades sumarias llevaron sus conquistas desde Uruk hasta el Mediterráneo; los egipcios primitivos exploraron el Nilo e introdujeron el transporte fluvial y; a través del alto Nilo pudieron llegar hasta el Mar Rojo. Luego vinieron los fenicios que exploraron las costas de Africa. Los Cartaginenses pasaron al Atlántico ampliando el horizonte marítimo, mientras que los

conquistadores iban construyendo rutas terrestres de estrategia militar y comercial, formando las caravanas que llevan y traen las mercancías necesarias para la vida, y es de esta forma, como se van abriendo nuevos caminos para el tránsito y con ello para la civilización.

Desde tiempos inmemoriales se tenía conocimiento de la existencia de un país misterioso que quedaba hacia el Oriente. Algunos comerciantes audaces realizaron el largo y peligroso viaje, regresando con productos que asombraron a los pueblos del Mediterráneo, como la seda, porcelanas chinas, alfombras y tejidos finos de la India. La demanda por estos costosos artículos de lujo, fue incentivo para que grupos cada vez más numerosos de comerciantes tomaran el camino de la aventura hacia Oriente. Las caravanas a veces no regresaban por razones múltiples. Lógicamente se buscaban rutas más seguras y éstas eran las rutas marítimas, las que presentaban mayores posibilidades de éxito.

Apareció entonces, otro factor importante que contribuiría a cambiar totalmente las rutas del comercio mundial. El poderío islámico fue el más importante, que bloqueó lateralmente las rutas conocidas por los cristianos.

El Veneciano Marco Polo, con sus relatos sobre la misteriosa Catay aceleró el proceso y Xipango amplió las exploraciones marítimas, aventurándose los navegantes más y más lejos a lo largo de las Costas de Africa, siendo los portugueses los primeros en llegar al extremo de ese Continente, pero sin lograr encontrar lo que se llamaba el país de las especias.

Mientras tanto España veía cerradas las rutas terrestres por los islámicos y las marítimas por los portugueses. Se dan entonces las condiciones para que se produjeran lo que se conoce como "La Aventura Colombiana", cuyo propósito era llegar a Catay viajando hacia el Occidente.

La aventura colombiana culminó con el descubrimiento de lo que después se llamaría América, de un nuevo mundo que su descubridor mismo no pudo comprender.

De esta manera, su cuarto viaje lo dedicó a buscar por el Istmo, el legado colombiano que fijó en la mente de los exploradores primero y de imperios, después con la idea de forjar el destino panameño como lugar de tránsito entre los dos grandes océanos.

Es así, como la búsqueda del paso, conocida después como la búsqueda y lucha por las rutas, vino a constituir el primer capítulo de la renombrada y larga historia del Canal de Panamá.

Siendo el objetivo de nuestro estudio: analizar qué incidencia o relación tuvo la construcción del Canal de Panamá, en la política exterior española en el siglo XIX, estimamos que con variados instrumentos de investigación lograremos la información necesaria para sustentar y dar validez a nuestro trabajo.

A continuación describiré los diferentes métodos e instrumentos de investigación que utilicé para realizar este estudio.

He utilizado una gran variedad de documentos que servirán para darnos una visión global del tema, entre los que puedo enumerar

libros, revistas, periódicos y demás documentos escritos.

Con referencia a este último aspecto, formulé solicitud ante la dirección de archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores, en el Palacio de Santa Cruz, habiendo obtenido el permiso N° 411-1984 para la consulta en los archivos del Ministerio, de legajos y documentos respectivos.

A tal efecto mediante un riguroso y exhaustivo trabajo de revisión de los legajos referentes a Panamá, en lo que a Política y correspondencia se refiere, incluyendo también a Colombia, he tratado de analizar la correspondencia diplomática en el Siglo XIX, así como los trámites de la construcción de la vía interoceánica y los informes de las legaciones diplomáticas acreditadas en el extranjero tales como: París, New York, Bogotá, Guatemala, entre otras.

Al proponernos esta tarea, lo hicimos en función de los siguientes objetivos:

- Examinar cómo la política exterior española influyó en la construcción de la vía interoceánica, en el siglo XIX
- Estudiar la actitud de la política exterior española en aquella época y cómo la misma desempeñó un papel de importancia en tales acontecimientos.
- Analizar los aspectos positivos en que la política exterior española ayudó a la construcción de la obra.
- Constatar hasta qué aspecto fue efectiva la participación de la política exterior española, en las diferentes negociaciones para la construcción del canal, y de qué forma participó en las mismas.

Los grandes estados se preocupaban, sobre todo, por tener una diplomacia eficiente, bien informada, con capacidad para intervenir en las cuestiones económicas y políticas más candentes e imponer su acción imperialista sutil, siendo difícil en la mayor parte de los casos diferenciar la defensa de los intereses comerciales y la acción política.

Tal orientación de las potencias dominantes queda plenamente demostrada, entre otras pruebas por la documentación de sus archivos diplomáticos.

La nutrida correspondencia diplomática y las más variada documentación que se conserva como fruto de esta actividad, prueban la importancia que se asignó a los problemas políticos y económicos y constituyen a la vez, por su carácter, una de las fuentes más valiosas para conocer la historia de la época.

Así es como la correspondencia diplomática nos permite reconstruir los fines y las modalidades de acción de las potencias europeas para con América Latina. Se evidencia en ella el primer objetivo de la política europea: la intensificación del comercio. Procurando mejorar sus condiciones, explorar las regiones, buscar, conseguir facilidades arancelarias y la cláusula de la nación más favorecida, obtener la libre navegación y el rechazo de las ofertas comerciales de los rivales.

Otro objetivo primordial de la política exterior de las grandes potencias se centra en la defensa de sus súbditos y empresas. De un modo más sutil, pero no menos persistente, las grandes potencias luchan por afirmar una influencia que se encuadra en el terreno

cultural y termina en el campo más estrecho del beneficio económico, sin encontrar mayores resistencias. De tal modo, consiguen convencer a los gobernantes más reacios y conquistar a las élites con la superioridad de los patrones de vida europea, logrando puertas abiertas para la inversión de sus capitales.

Nuestra condición como nacional panameño y la insistente gravitación del tema e historiografía del Canal de Panamá en el desenvolvimiento de toda la existencia de nuestra Nación, quizá puedan explicar -en parte- el título de la presente investigación.

Procurando obtener una mayor y mejor comprensión y atendiendo a normas metodológicas, la hemos dividido en tres capítulos; los cuales interpretados de manera conjunta, pretenden poner de manifiesto que los hechos que se inician en el año 1492, con el Descubrimiento de América y que alcanzaron trascendencia universal, no obedecieron al azar o a la suerte o a un "destino caprichoso"; sino que se explican en razón de la condición de España como Nación sustancialmente marítima. Nación que alcanza su esplendor mundial y glorioso desde los inicios de la búsqueda de "un paso" que comunicara los Océanos Pacífico y Atlántico. La descripción de estos aspectos y hechos se incluyen en el Capítulo Primero.

Dada la proyección política internacional española, la posición geográfica del Istmo de Panamá adquiere total trascendencia; pero transcurrido el tiempo, aquella idea y aventura de la búsqueda del "paso" deja de ser patrimonio exclusivo español y se universaliza hasta tal punto que, llegados al Siglo XIX, y en el período de éste que algunos llaman la "Epoca del Imperialismo", algunas veces se conjugan y otras se rechazan un cúmulo de factores e intereses de

naciones con capacidad real de influir en la vida internacional.

En ese sentido, hemos procurado estudiar el desenvolvimiento de la política exterior española en relación con la construcción del Canal de Panamá, tomando como base de nuestras investigaciones la correspondencia diplomática, convencidos de que constituye una valiosa fuente que puede acercarnos con mayor certeza a reconstruir los fines y modalidades de la acción oficial española a un problema y período histórico concreto. Este desarrollo corresponde a los Capítulos Segundo y Tercero.

Tal repaso histórico y de ideas sobre el principal problema de nuestro país: Panamá, ha significado más que un reencuentro con las raíces. Y si estos textos consiguen suplir vacíos de información o hacer que germinen nuevas dudas e inquietudes, estimamos cumplidos los objetivos originariamente propuestos.

Es también nuestra aspiración que esta tesis llegue a ser un instrumento de consulta adecuado para los miles de estudiantes panameños e hispanoamericanos.

Al final del trabajo se reseña una variada bibliografía sobre el Canal de Panamá y sus problemas que, de ninguna manera pretende ser completa; sólo incluye libros, revistas, documentos que fueron citados en el texto. Citas con las cuales se describen las fuentes originales de cada texto seleccionado.

## CAPITULO PRIMERO

### EL ISTMO DE PANAMA COMO IDEA-ANTECEDENTE EN LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

- 1.- IDEAS ESPAÑOLAS.
- 2.- DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA DEL ISTMO DE PANAMA.
  - 2.1. EL ESTRECHO DUDOSO.
  - 2.2. OTRAS EXPLORACIONES A TRAVES DEL ISTMO DE PANAMA.
- 3.- CONSECUENCIAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR.
- 4.- LAS EXPLORACIONES POR LOS ISTMOS DE TEHUANTEPEC Y NICARAGUA.
- 5.- LAS PRIMERAS IDEAS O PROYECTOS ESPAÑOLES DE CONSTRUIR UN CANAL ARTIFICIAL.
- 6.- LAS FLOTAS Y EL CAMINO.
- 7.- LAS INCURSIONES DE BUCANEROS, CORSARIOS Y PIRATAS.
  - 7.1. INCURSIONES DE PIRATAS Y SUS INMEDIATAS CONSECUENCIAS.
- 8.- LA COLONIA ESCOCESA.
- 9.- LAS FERIAS DE PORTOBELLO.
- 10.- EL SIGLO XVIII.
- 11.- ALEXANDER VON HUMBOLDT.
- 12.- LAS IDEAS-PROYECTOS DEL CANAL Y EL MOVIMIENTO DE EMANCIPACION HISPANOAMERICANA.
  - 12.1. LAS TENTATIVAS DE SIMON BOLIVAR.
  - 12.2. LA INTERVENCION DE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER.
  - 12.3. LAS IDEAS DE MORAZAN.



## CAPITULO PRIMERO

EL ISTMO DE PANAMA COMO IDEA-ANTECEDENTE  
EN LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

## 1.- IDEAS ESPAÑOLAS.

Decía Hegel que "Un Estado europeo no puede ser verdadero Estado si no tiene nexos con el mar. En el mar acontece ese trascender de la vida allende a sí misma. Por eso, el principio de libertad individual ha llegado a ser el principio de los Estados Europeos" (1).

Estas palabras de Hegel, ayudan a situarnos inicialmente en el tema y pueden quizá sintetizar la travesía en torno a la idea-actitud, históricamente variable del pueblo y gobernantes españoles ante el mar como medio de comunicación. De manera, también inicial, hay que decir que la España de 1492, comprendió su vocación marítima y, en gran parte por ello, descubrió un Nuevo Mundo, siendo así Castilla la que se llevó el honor y el natural provecho del Descubrimiento (2).

En ello no hay ni mero azar ni injusticia histórica, porque ella (España) también figuraba entre las naciones que podrían ser protagonistas del anhelo europeo de expansión (3), de su capacidad para hallar al Oeste una salida a la desbordante vitalidad que encontraba cerrado el camino hacia el Este por la implacable presión del Imperio Turco (4).

Como dice Eliseo Alvarez, "quizá contribuyera también al ímpetu marítimo la presión del Islam sobre Europa, iniciada en 1711,

mantenida -al menos en forma de obstáculo a Oriente, para llegar a las especias-. durante varios siglos más y consolidada definitivamente en 1453, pero sería ingenuo imaginar que el impulso inicial, que portugueses y españoles dieron a la navegación oceánica y a los descubrimientos de ella derivados, y a la procedencia ibérica en la expansión, que llevó a Europa a influir y casi dominar en todo el mundo, podrían haberse producido, si en el siglo XV y principios del XVI no hubiera sido ya una realidad indiscutible la existencia madura y arraigada de una tradición marinera en los pueblos peninsulares" (5).

Los españoles tuvieron pues, por fuerza, que pensar en la geografía marítima y debieron prestar atención preferente al mar que, en efecto, cobró trascendencia significativa al convertirse por sí misma en el aglutinante del Imperio, encontrando -de esta manera- la inicial afirmación hegeliana (que establece nexo: Estado-Mar), su confirmación meridiana con la meteórica expansión española, iniciada en 1492, concluyendo en la realidad de un Imperio Ultramarino.

La prolongación del "cuerpo" español hasta el Pacífico no hizo sino definir, con mayor pujanza, la condición marítima del extenso patrimonio de los monarcas españoles, en cuyos dominios no había ocaso.

Como sostiene el historiador Pierre Vilar, -opinión que compartimos-, "los orígenes de la expansión española son conocidos. La política matrimonial de los Reyes Católicos, y una serie de azares, reunieron bajo el cetro de un heredero único, Carlos de Gante, Aragón y sus intereses italianos y mediterráneos, la Casa de Borgoña, Austria y finalmente el Sacro Imperio Romano". (6)

Cerca ya de la hegemonía europea y teniendo el Océano Atlántico como vía de comunicación ineludible, son dos las direcciones capitales de la política geoestratégica española. De una parte, quedan las "Indias", cuya conexión con el resto continental del Imperio era un clamor de promesa ilusionada que empieza a penetrar el alma hispana. De otro lado está Europa, tierras henchidas de intereses hispanos por azares dinásticos y que, a su vez, veían de continuo alzarse entre ellas y la Metrópolis peninsular el obstáculo hostil de la geografía y política francesas.

De lo expuesto se puede colegir y quizá, hablando con generalidad, es indiscutible que, del influjo geográfico de España en aquella época, se ha producido lo histórico, como creo, también de pacífica opinión, que la geografía y la historia española de aquellas fechas se han influido mutuamente.

España y Portugal, por ejemplo, fueron baluartes de Europa cuando se produjo la expansión marítima de Occidente, pero al actuar de ese modo, impelieron dinamismo a la empresa general, precediéndola y dirigiéndola, porque el momento histórico los forzó y, a la vez, los autorizó a ello. No fue en realidad una concesión gratuita de la historia; sino el resultado de un proceso histórico en cuyo desarrollo y desenlace, habían tomado parte activísima y decisiva los pueblos hispanos. Recuérdese que Europa, por mano e iniciativa de éstos acababa de expulsar al Islam de las tierras del Oeste que, geográficamente, se admitían como suyas.

## 2.- DESCUBRIMIENTO Y CONQUISTA DEL ISTMO DE PANAMA.

### 2.1. EL ESTRECHO DUDOSO.

La expansión española, realizada por empresas de navegación y conquistas oceánicas, de naturaleza esencialmente mercantil-política, mantiene originariamente la búsqueda de un "paso" marítimo a las Indias Occidentales, un camino directo al Asia. "Ceuta, foco principal de la piratería, dominaba el Estrecho (de Gibraltar), lugar por donde pasaba y cruzaba la mayor vía comercial de la Cristiandad. Allí, y con el estímulo de la fácil victoria, fructificó (si es que no nació) la idea de proseguir en la exploración marítima y circunavegar el continente, hasta llegar a la India doblando el extremo meridional de éste. Cuando la geografía experimental vino a demostrar el error de la geografía teórica y libresca, que suponía inhabitable la zona tórrida demostración hecha a mediados del siglo XV, ninguno de los que en Portugal estaban en el secreto de lo que el Estado lusitano se proponía (pues era un negocio secretísimo del Estado portugués) dudó ya que por aquel camino se pasaría a la India, la tierra de la pimienta, del jengibre, del clavo y de otras mercaderías que valían su peso en oro y más" (8).

Es cierto que, alguno -bastantes- historiadores de ayer y de hoy, comparten la tesis de que Portugal, para esas fechas, había encontrado ese "paso" marítimo (9), pero en lo que respecta a España, "todavía a comienzos del siglo XVI, la acción castellana va dirigida a la búsqueda del Moluco Oriental, en cuya tarea el Nuevo Mundo representa un obstáculo geográfico y Veragua y Castilla Aurífia se presentan como vía de desahogo para despejar la "Ruta" hacia aquel lejano Occidente" (10).

Despejada la incógnita de que el "Estrecho Dudoso" no podía existir en los "caprichos" de las costas españolas, y producida la causalidad del "error científico" de Colón, españoles y portugueses se lanzan a la aventura de buscar otro camino y siendo así, la historiografía demuestra que la expansión española se desarrolla con pasmosa celeridad en los primeros años siguientes al Descubrimiento (11), fechas (1508-1509) en las cuales buena parte de la costa atlántica de América del Sur era conocida, al menos superficialmente (12).

En todo caso, los primeros españoles llegados a tierras americanas sostuvieron la idea de encontrar un estrecho, una vía un paso natural, o en su defecto, superar ese impedimento de la naturaleza con la construcción de un estrecho artificial, común ideal del Imperio, con ánimo de conservar sus bases navales necesarias para el dominio del Océano Pacífico y los "reinos de Oriente". Y, "situados los españoles en Las Antillas, tres caminos se le ofrecían: el del Norte, siguiendo el curso del río Mississippi que les hubiera dado acceso a la inmensa llanura del continente; el de las Mesetas, Méjico, Cundinamarca y transpuesto el Istmo del Darién y descubierto el Pacífico, el Perú; el de las Sierras Costeras de la América del Sur, tras las cuales se extiende la inmensidad de los llanos bañados por el Orinoco" (13).

Para lo que importa, obligado es concretar que, abundaban las ideas o intentos españoles en la búsqueda de la vía acuática-marítima natural, que suponía comunicaba a los Océanos Pacífico y Atlántico. Puede decirse que el primer explorador español que divisó el Istmo de Panamá fue Rodrigo de Bastidas, que siguió el curso trazado por Alonso de Ojeda (acompañante de Colón en su Segundo Viaje)

a lo largo de la costa de la actual Venezuela, dirigiéndose hacia el Suroeste y adentrándose en el Golfo de Urabá. De allí, se dirigió, entonces, hacia el Noroeste y se alejó de las costas panameñas durante un trecho de más de doscientas millas, probablemente hasta el sitio que hoy se conoce en Panamá como Nombre de Dios.

La mítica vía acuática-marítima, después de la exploración de Rodrigo de Bastidas, continuó sumida en el misterio y se sabe, que encontrarla fue meta fundamental del Cuarto y último viaje de Cristóbal Colón (14), que resolvió buscarla por el Noroeste y, de ser necesario, seguir las costas hasta encontrar señales de la visita de Bastidas.

El Almirante llegó a las islas Bonnocca, donde divisó las costas de Honduras y, desde allí tomó rumbo hacia el sur, hacia una región de aguas tranquilas y favorables a las que dió el nombre de Gracias a Dios, hoy convertido en el nominativo de Nombre de Dios. Colón, durante seis semanas navegó al sureste por las costas de las actuales Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Y, el seis de abril de 1503, los españoles, capitaneados por Colón, abandonaron el campamento llamado Belén que habían instalado en la boca de un río de la vertiente de la provincia panameña de Veraguas. De este modo, Cristóbal Colón dejó, para siempre, la "Tierra Firme" de América, y el soñado "Estrecho Dudoso" que, supuestamente conducía al Océano Indico, continuaba sin ser descubierto.

Ya en el año 1510, "Martín Fernández Enciso y Vasco Núñez de Balboa, salen de la isla La Española (hoy República Dominicana y Haití) y se establecen en la zona del Istmo de Panamá que Balboa será el primero en atravesar. El Descubrimiento del Mar del Sur (1513),

descartaba definitivamente la idea colombina y planteaba el acceso al Pacífico. La ruta terrestre, aunque corta, era difícil, por tratarse de un territorio tortuoso y selvático; a pesar de la importancia vital que el Istmo tomaría en lo sucesivo, nunca fue humanizado más que superficialmente". (15)

En ese momento, 1513, la masa continental del Istmo de Panamá se convierte en un reto para los exploradores españoles pues los convenció de que habían encontrado "el paso" que, si bien no era un estrecho acuático natural entre los océanos, sí podía convertirse y aprovecharse y, en ese convencimiento "Pedrarias Dávila fundó, en 1519, Panamá (La Vieja) y construyó el 'Camino de Cruces', que enlazaba con la corriente del río Chagres, río por donde se navegaba hasta llegar al Atlántico, a la base de Nombre de Dios y, más tarde, a Portobelo. Desde 1520, se habla de completar el trayecto fluvial prolongándolo por un corte hasta el Pacífico; tal fue la idea de Alvaro Saavedra Gerón, primo de Hernán Cortés, quien observó que de la angostura del Istmo se podría contruir un canal y parece que fue el primero que trazó el primer plano". (16)

Si bien el descubrimiento del Mar del Sur, por el Istmo panameño, llevó a la convicción de haberse encontrado "el paso" entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico, también trajo consigo el hecho de que se "apresuró la búsqueda de una vía que pudiera conducir a las Islas de las Especies y al Océano Indico" (17), pues la Corona española parecía estar impulsada por la obsesión oriental.

A raíz del Descubrimiento del Mar del Sur, Balboa, en carta fechada el 14 de marzo de 1514, informa al Rey de España, de sus descubrimientos, profetizando que la nueva región española parecía

destinada a convertirse en una colonia próspera y floreciente.

Como la historia lo demuestra, la carta enviada por Vasco Nuñez de Balboa llegó demasiado tarde para impedir el nombramiento y posterior viaje del nuevo Gobernador destinado a "Castilla del Oro", Pedrarias Dávila, personaje al que ningún historiador antiguo y menos contemporáneo ha podido dedicar una palabra de benevolencia, tan es así que Fray Bartolomé De Las Casas en su obra **Brevísima Relación de la Destrucción de las Indias**, señala: "El año de mil quinientos catorce, pasó a la Tierra Firme, un infeliz Gobernador, tirano, sin alguna piedad ni aun prudencia, como un instrumento del furor divino, muy a propósito para poblar en aquellas tierras con mucha gente española".(18)

El 30 de junio de 1514, Pedrarias desembarcó en La Antigua y fue recibido por Vasco Núñez de Balboa, cuya carta-informe que había llegado, por fin, a España, determinó que Fernando El Católico ordenara a Pedrarias que continuase con el descubrimiento del Mar del Sur, mediante el levantamiento de una cadena de avanzadas, fuertemente protegidas, de océano a océano.

Pedrarias envió a su lugarteniente, Juan de Ayora, para que ejecutase el mandato real, pero éste, en vez de dedicarse a atravesar el Istmo, se enfrascó en batallas y saqueos de las tribus indígenas que encontraba a su paso y logró reunir un gran cargamento de oro con el cual marchó a España. Pedrarias despachó, entonces, a Bartolomé de Hurtado para que buscase el desaparecido oficial Juan de Ayora, repitiendo aquél el comportamiento de este último, pero en vez de marchar a España, regresó a La Antigua con un rico botín de oro y esclavos indios.



Otras expediciones, marcadas con huellas de sangre, siguieron en rápida sucesión, con el intento de atravesar el Istmo. Así, en marzo de 1515, Gonzalo de Badajoz atacó el rico pueblo indígena de Natá y otros caseríos de la vertiente del Pacífico.

En noviembre del mismo año, Antonio Tello de Guzmán y Diego de Albites, trataron de completar, sin éxito, la tarea encomendada a Juan de Ayora. Esta última expedición fue memorable, sobre todo por el descubrimiento incidental que hicieron en la costa del sur, de un villorrio llamado por los indios "Panamá", que significaba para ellos lugar de muchos peces.

Otra expedición, emprendida por Gaspar de Morales y Francisco Pizarro, saqueó las islas de Las Perlas y asoló las costas del Pacífico, llegando a establecer en Panamá, a principios de 1517, el fuerte más meridional de la cadena tendida a través del Istmo.

En corto tiempo, Pedrarias Dávila y sus subalternos, hicieron jirones toda la labor conciliadora desarrollada por Vasco Núñez de Balboa. Este, apesadumbrado, protestó ante el Rey en carta del 16 de octubre de 1515, aduciendo las razones siguientes: allí donde los caciques e indios estaban como ovejas, se han tornado como leones bravos, a causa del mal tratamiento. Que si estas conductas de represión llegasen a durar más de un año, solamente quedará la tierra tan desolada que después no será posible tomarse remedio. (19)

En la misma carta que Vasco Núñez envió al Rey Fernando El Católico, expresaba esta otra opinión: "Nunca se ha castigado los daños y las muertes de hombres, ni se han castigado los hurtos de perlas y de oro que los capitanes han realizado en las entradas de los

poblados indígenas. Pedrarias es un hombre muy acelerado en demasía, es hombre que no le apena mucho, aunque sé que la mitad de la gente perdida en las entradas; nunca ha castigado los daños y muertes de hombres, ni dejado de castigar los hurtos de oro y perlas que los capitanes han hurtado muy claramente. Es persona que le place mucho ver la discordia entre los unos y los otros. Es hombre que metido en su grajerías y codicia no se acuerda que es Gobernador ni entiende en otra cosa". (20)

Vasco Núñez de Balboa estaba en posición inmejorable para hacer tales críticas, ya que el Rey le había premiado por sus descubrimientos al nombrarle Adelantado del Mar del Sur y de las provincias de Coiba y Panamá.

En 1515, Balboa emprendió nuevamnte un recorrido a través del Istmo, esta vez transportando el material para construir cuatro goletas que luego intentó armar en las playas del Pacífico. Después de explorar y tomar posesión de las Islas de Las Perlas, fue citado por el Gobernador, Pedrarias Dávila, y luego de un juicio, fue declarado culpable y sentenciado a morir decapitado.

La ejecución tuvo lugar en la plaza de Acla, en 1517, según narran las crónicas, Balboa caminó firme hacia la plataforma y puso su cabeza sobre la toza. Sus camaradas lo siguieron "muy de grado concertados". (21)

De este modo finalizó la carrera del primer hombre que pudo demostrar, de modo experimental, la factibilidad de una ruta transmarítima que comunicase a los océanos Pacífico y Atlántico.

## 2.2.- OTRAS EXPLORACIONES A TRAVÉS DEL ISTMO DE PANAMA

De acuerdo con la cronología convencional, la historia de Panamá, propiamente dicha, empieza en 1501, cuando el sevillano Rodrigo de Bastidas, descubrió la parte norte del Istmo, pasados ocho años después que Cristobal Colón pusiese pie, por vez primera, en el Nuevo Mundo.

El hombre destinado a ser descubridor del Istmo de Panamá había acompañado a Cristobal Colón en su Segunda expedición a las "Indias".

Ya para el año de 1500, se conocía en Europa la existencia de la costa norte de Sur América, y en octubre de ese mismo año, Bastidas izó velas en la bahía de Cádiz, cuatro meses después de haber regresado del Nuevo Mundo, otro intrépido explorador español, Alonso de Ojeda.

Acompañaba a Bastidas Juan de la Cosa, experto piloto y navegante con Ojeda. Juntos surcaron las rutas marítimas por las que previamente había viajado Ojeda, costearo Venezuela; pero en lugar de tomar rumbo al norte, hacia el Cabo de Vela, se dirigieron hacia el suroeste, entrando en el Golfo de Urabá. Cambiando nuevamente de rumbo, navegaron a lo largo de la costa de Panamá hasta llegar a Punta Manzanillo y al lugar que más adelante había de llamarse Nombre de Dios, en el sector atlántico del Istmo de Panamá. Aquí estuvieron a punto de terminar prematuramente los viajes de Bastidas pues la voraz hormiga blanca había carcomido los cascos de sus naves; decidió entonces Bastidas regresar a toda prisa a la isla La Española.

Bastidas fue el primer explorador europeo en divisar la región istmeña de las islas de San Blas y la costa Caribe de Colombia.

En 1504, visitó nuevamente las tierras que había descubierto; pero en vez de establecerse en ellas, regresó a La Española, donde pronto se dio cuenta de que sus hazañas habían fomentado la envidia de los españoles residentes en la isla.

Aunque Bastidas no llegó a descubrir el quimérico "pasaje a las Indias", nunca perdió la esperanza de encontrarlo. Sabía que al norte y al oeste existía una vasta extensión de tierras, lugar quizás donde estaba lo que años más tarde Pedrarias Dávila calificó como "Estrecho Dudoso" y sobre el cual, al parecer, los naturales le habían dado noticias al Almirante, Cristobal Colón.

Importante es también el intento de establecer un "asiento", el Santa María de Belén, que no alcanzó a sobrevivir, a cargo de Rodrigo de Bastidas y Hernando de Colón, este último de doce años y sin la vocación marino-explorador de su padre, nos legó un libro tardío en el que recogió sus recuerdos de adolescente en las tierras del Istmo panameño.

Entre los que acompañaban a Rodrigo de Bastidas, en sus primeras expediciones, se encontraba el conquistador del Perú, Francisco Pizarro, Martín Fernando de Enciso y un joven cuyo nombre es legendario en la historia de la Conquista, Vasco Núñez de Balboa.

Conjugadas las informaciones de la continentalidad de las nuevas tierras y el "estrechamiento del Nuevo Mundo por la "garganta" ístmica panameña, la Corona Española se apresta a reorganizar la actividad descubridora. Se reúnen en Burgos los más famosos navegantes españoles de la época para discutir sobre "las cosas a descubrir"; se reestructura la Casa de Contratación y se organizan tres expediciones,

cuyo propósito fundamental será la búsqueda de "ese paso", estrecho terrestre o istmo, intuido por Cristobal Colón en su Cuarto Viaje.

No es sino hasta el año de 1510, cuando la masa continental del istmo se convirtió en un reto para los navegantes españoles y, desde la fecha, el destino de Panamá se empieza a conocer como "el paso hacia la experiencia", ya que había sido definido con ese carácter durante la celebración de las Juntas de Toro (1505) y la Junta de Burgos (1508), fecha esta última en la que se firman las Capitulaciones de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa, para las exploraciones y conquista de las tierras de Urabá y Veraguas.

Entre Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa existían grandes diferencias que no tardaron en ponerse de manifiesto. El primero era el hombre popular, carismático; mientras que el segundo bien podría ubicársele como el perfecto cortesano, insuflado de cargos y mercedes. Fray Bartolomé de Las Casas, que conoció a ambos personajes, llegó a decir que Nicuesa era uno de los hombres "más dotados de gracias y perfecciones humanas que podía haber en Castilla", en tanto que no vació en considerar al rival de éste, Ojeda, como "pobre y esforzado" (22).

Como demuestra la historia, es el segundo de los caracteres apuntados quien logra triunfar y hace la conquista. Hay que anotar que, al final, ambos sucumbieron en sus propósitos colonizadores, pero en favor de ellos, también hay que decir que lo inhóspito del terreno, el hambre y el acoso constante de los indios harían fracasar a cualquier humano de distinta condición y carácter personal.

Ante la ausencia de Ojeda, que después de fundar San Sebastián

regresa a la Isla Española, lugar donde pasará el resto de sus días, pobre, enfermo y fracasado, la suerte de los expedicionarios españoles pasa a depender de Vasco Núñez de Balboa, que logra fundar, a pesar de la inoportuna e imprudente conducta de Nicuesa, la población Santa María del Darién, considerado como el primer establecimiento español en Tierra Firme.

Las regiones vecinas de Santa María La Antigua del Darién habían sido cultivadas por los indios, por lo cual parecían ser tierras fértiles. En ellas se estimaba asegurada la prosperidad pero Enciso, acompañante de Balboa y abogado, impuso reglamentos tan ridículos y arbitrarios y menos aún adecuados a aquellas condiciones de vida que los indios-colonos decidieron tomarse la ley por sus propias manos. Convocaron a una reunión, sesión municipal -la primera en su clase que tuvo lugar en el Nuevo Mundo- y durante la misma expusieron las razones para deponer a Enciso y eligieron a Balboa y a Martín Samudio, Alcaldes conjuntos de la Villa.

Poco después de su llegada al Istmo, Balboa empezó a distinguirse por su valor y hazañas. Los cronistas dicen que fue justo y bondadoso con los indios y con sus propios hombres; se sabe que, mientras fue Alcalde de La Antigua, cuidó escrupulosamente del bienestar de la comunidad, manteniendo el orden y realizando progresos considerables hacia una organización y asentamiento humano permanente.

Pero, como todo ser humano, Balboa no dejaba de tener ciertas imperfecciones; sin embargo, supo sacarles partido. Por ejemplo, cuando hacía negocios con los indios, éstos llevaban, generalmente, la peor parte, pero Balboa efectuaba los trámites, con tal cortesía y

amabilidad que los caciques o jefes quedaban invariablemente encantados con su personalidad. Los indios consideraban a Balboa su benefactor; podía el español descubridor, recorrer todas aquellas tierras, con la seguridad de ser bien recibido en todas partes. Y es que Balboa prefería conquistar la confianza de los indios más por la bondad que por la fuerza.

### 3.- CONSECUENCIAS DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR.

El descubrimiento del Mar del Sur mantuvo con fervor creciente, la esperanza de encontrar una ruta más rápida entre los dos Océanos y, a la vez, apresuró la búsqueda de una vía de "paso que pudiera conducir a las Islas de las Especies y al Océano Indico". Pero, ya no sólo eran los españoles los que se dedicaban a la magna tarea, pues otras naciones también lo estaban intentando.

El genovés Juan Cabot, al servicio de Enrique VII de Inglaterra; Gaspar Corte Real, al mando de una expedición portuguesa; el florentino Giovanni de Verrazo, al servicio de Francia y muchos otros, bregaron incansablemente en este empeño, sin encontrar el deseado paso que permitiera a los barcos pasar libremente en forma expedita de un Océano a otro.

En 1517, Fernando de Magallanes, portugués de nacimiento pero español por naturalización, presentó a Carlos V un ambicioso plan para llevar a cabo un viaje a las Molucas o Islas de las Especies.

Tanto España como Portugal, reclamaban para sí estas islas, la primera basando su argumentación y recurriendo al famoso Tratado de Tordesillas; pero como se sabe, los portugueses, desde 1511 lograron ejercer un control exclusivo sobre las Islas Molucas, obstaculizando el tránsito por las mismas a los españoles, es decir, la ruta comercial del Cabo de Buena Esperanza encontraba, a partir de 1511, limitaciones para el tráfico español.

Magallanes, que ya había tomado parte en una anterior expedición portuguesa a las "Indias Occidentales", insistía en la posibilidad de



llegar a las Molucas navegando hacia el este, sin necesidad de transitar por las aguas prohibidas y de jurisdicción portuguesa.

El 22 de mayo de 1518, Carlos V otorgó su aprobación al proyecto de Magallanes y el 20 de setiembre de 1519, Magallanes y sus acompañantes pudieron zarpar del puerto de Sanlúcar de Barrameda. Dos meses más tarde, Magallanes divisó las costas del Brasil y hacia finales del año 1520, atracó en la pequeña Bahía de San Juliaá, situada a 44 grados al sur del Ecuador, en el territorio que llamó Patagonia, según dicen los cronistas, nombre dado por el enorme tamaño de los pies de los naturales.

El 21 de octubre de 1521, la flota de Magallanes bordeó el cabo que llamó Cabo de las Once Mil Vírgenes y posteriormente navegó por el estrecho que hoy lleva su nombre, pasaje de 360 millas en la dirección sureste del Atlántico, entre La Patagonia y la Tierra del Fuego.

El 28 de noviembre de 1521, Magallanes logra salir a la punta más occidental del Estrecho, lugar aquél que denominó Cabo Deseado.

Posteriormente llega a la Isla Cebú, en el Archipiélago de Las Filipinas, lugar donde murió el primer hombre conocido que dió la "vuelta al mundo".

La muerte de Magallanes, 27 de abril de 1521, no impidió que uno de los barcos de su expedición, El Victoria, al mando de Juan Sebastián Elcano, volviera, por la vía del cabo de Buena Esperanza, a España, siendo los primeros navegantes en completar la circumnavegación del globo.

Siendo ya el año de 1526, una flota española con destino a las Islas Molucas, capitaneada por García de Loysa, tomó cuatro meses para arribar a la isla de Timor, pero en el transcurso de la navegación una de las naves, El Santiago, como consecuencia de las sucesivas tormentas, hubo de navegar hacia el norte llegando por accidente al istmo de Tehuantepec, en México, a 6.000 millas del Cabo Deseado" El viaje del Santiago, primer barco en recorrer la costa occidental de América del Sur, de uno a otro extremo, puede considerarse una de las hazañas más significativas en la historia de las exploraciones-navegaciones del siglo XVI.

Lo expuesto puede servir para considerar que, la búsqueda del "Estrecho" se intentó, repetidas veces, por aguas del Mar Atlántico.

Por lo que respecta a las exploraciones que tuvieron como centro de las mismas al Océano Pacífico, es menester indicar que en 1522, Gil González Dávila, antiguo Contador de la isla La Española, encabezó una expedición a través de las montañas, llegando al Golfo de Nicoya y descubriendo el lago de Nicaragua. Los indios le informaron que un río navegable conectaba con este gran mar interior en la vertiente del Atlántico, logrando formar una red fluvial que se adentraba en el continente, aunque sin atravesarlo completamente.

González Dávila, se sintió animado a comunicar al Rey que: "aunque el estrecho de agua de un mar a otro no se hallase...hay tres leguas de una mar a otra, las dos de tierra muy llana , que se puede andar con carretas, y la otra legua que, aunque no es como las dos leguas anteriores, no se dejará de acarrear..., Es bastante estrecho para gozar la Especería por este camino"

#### 4.- LAS EXPLORACIONES POR LOS ISTMOS DE TEHUANTEPEC Y NICARAGUA.

En el año de 1516, muere el Rey Fernando El Católico y le sucede su joven nieto, mas tarde Emperador Carlos V, y según consenso histórico, bajo su reinado surge, por vez primera de manera clara, la idea de construcción de un canal artificial que uniera el Mar del Sur con el trayecto del río Chagres. (24)

Carlos V ordenó a todos los Gobernadores de "las Indias", que efectuasen los estudios de todas las bahías y ríos, con la idea de encontrar un vínculo de unión entre los mares.

Siguiendo estas instrucciones, Hernán Cortés, obtuvo de Montezuma un mapa del Golfo de México y de otras regiones hacia el sur, que mostraba las ensenadas y los ríos.

Después de conquistar a los indios de Tehuantepec, Gonzalo de Sandoval, lugarteniente de Cortés, exploró el Istmo, no encontró ningún estrecho, pero sí la ruta que en aquella época utilizaba el río Coatzacoalcos, como parte del camino real".(25)

"El descubrimiento de este mar interno mexicano, causó gran excitación entre los españoles radicados en Panamá. El Gobernador de ésta, Pedrarias Dávila, reclamó inmediatamente su jurisdicción y, después de la conquista de los aborígenes, fundó en aquellas tierras la ciudad de Nueva Granada". (26)

Carlos V, Rey de España, mantenía vivo su interés en localizar un "Estrecho" y en ese empeño escribió a Cortés ordenándole que hiciera una búsqueda más detenida "del paso que pudiera unir las costas este y oeste del Nuevo Mundo y acortar en dos tercios la ruta de Cadiz al

Catay. (27)

En 1524, Cortés, destinó cinco barcos a esta misión y escribió al Rey Carlos V lo siguiente: " tengo en tanto estos navíos, que no lo podría significar; porque tengo muy cierto que ellos, siendo de Dios Nuestro Señor servidor, tengo de ser mera causa que vuestra cesárea Majestad sea en estas partes Señor de más Reinos y señoríos que los que hasta hoy en nuestra nación se tiene noticia" (28)

Las expedicioness españoles en América no continuaron con el entusiasmo de las primeras, debido a dos circunstancias o factores: en primer lugar, existía una declaración de estado de guerra más o menos abierta entre España y Portugal, en torno a la validez del famoso Tratado de Tordesillas (29), tratado que repartía el mundo entre lusitanos y castellanos; y, en segundo lugar, la decisión del Emperador Carlos V de vender o empeñar su derecho a Las Molucas (o Islas de las Especias), en favor de la nación antagonista.

Ante la imposibilidad de aprovecharse del descubrimiento de Magallanes y fracasar la tentativa de asegurar la remota Isla Tidere, el Emperador, en guerra con Francia, resuelve aquel año, no obstante la oposición de las Cortes españolas, firmar el Tratado de Zaragoza, cediendo a Portugal, por 350.000 ducados, todos los derechos a las legendarias tierras de especerías y fijando una línea arbitraria de demarcación de 17º al oriente de las islas. Con esta disposición la meta oriental de la Corona española llegó a su fin.

## 5.- PRIMERAS IDEAS O PROYECTOS ESPAÑOLES DE CONSTRUIR UN CANAL ARTIFICIAL.

3.

La necesidad de lograr un dominio estratégico marítimo español, aunado al fracaso de los numerosos intentos de localizar el "estrecho natural", convenció a la mayoría de los exploradores españoles que, el mismo no podía estar situado en regiones tropicales o de clima templado. A la par de ese convencimiento, el notable desarrollo del comercio incidió en satisfacer de la mejor manera el tránsito de uno a otro mar y, algunos, desde esa perspectiva, empezaron a considerar la idea de un canal hecho por la mano del hombre.

Como hemos dicho, casi todos los historiadores acreditan que la primera idea-sugerencia de construir un canal artificial, se debe al pensamiento de Alonso de Saavedra de Cerón, teniente allegado a Hernán Cortés y capitán de la desafortunada expedición que éste último envió a las Islas Molucas. Saavedra tuvo la oportunidad de acompañar a Balboa en las tierras del Darién, y al descubrir el Mar del Sur, observó la estrechez del Istmo.

Antes de Saavedra y ya situados en tierras panameñas, "el curso del río Chagres fue estudiado en 1527 por Hernando de la Serna y Pablo Corso; mientras que Alvaro de Queijó, exploraba las posibilidades del río Grande. Antonio de Galvão y López de Gómara indicaban, no mucho más tarde, todos los posibles puntos de paso en ésta (Panamá) y otras zonas ístmicas de América. Y Gómara, convencido de que un proyecto de tal naturaleza era posible, recordaba "que nada era imposible para un rey de Castilla". (30)

Los cronistas de América, han mencionado que, en 1529, Alvaro de

Saavedra de Cerón, propuso la construcción de un canal entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, proyecto que no cristalizó -según los cronistas- debido a su muerte ocurrida en un viaje de regreso desde las Indias Orientales, y es consenso compartido que, si en verdad Saavedra hizo tal observación, la misma debió ser formulada en el año de 1528, antes de emprender un viaje a México.

La única fuente autorizada -hasta ahora- que podía dar cuenta del proyecto de Saavedra de Cerón, era Antonio Galvao, historiador portugués y antiguo Gobernador de las Islas Molucas, persona que escribió, hacia el año 1550, que "Saavedra, de haber vivido, hubiera abierto la tierra de Castilla del Oro y Nueva España, de mar a mar".  
(31)

Galvao hacía mención de cuatro sitios por donde era posible la construcción de un canal, pero no se sabe si estas recomendaciones específicas se incluyeron en la proposición original de Saavedra o si, posteriormente, fueron añadidas por motivaciones propias de Galvao.

Menos aún que el anterior proyecto se conoce aquél atribuido a Estete y Rojas, quienes exploraron, en 1529, el río San Juan, en Nicaragua.

Después de la fundación de la ciudad de Panamá (La Vieja), la atención se concentró en las perspectivas que ofrecía el río Chagres, río que la bañaba y constituía el eslabón fluvial en la ruta transistmica. En 1527, el gobernador de Panamá, De los Ríos, ordenó a Hernando de la Serna, a Pedro Corso y a Miguel de la Cresta, que exploraran detenidamente el río Chagres y el interior del Istmo, con ánimo de buscar una ruta propicia para establecer una vía de

comunciación por tierra, entre los mares.

Carlos V ordenó a Antonio de Gama, quien en 1529 reemplazó en la gobernación a De los Ríos, enviar otra expedición al Chagres, la que se llevó a cabo en 1531. Una tercera expedición fue despachada a la misma región del río Chagres, en 1533, todo ello en cumplimiento de una Orden Real expedida por la Reina española.

El 10 de octubre de 1533, Gaspar de Espinosa, escribió al Rey, expresándole: "El Chagres puede hacerse navegable a un costo muy bajo y será la mejor y más útil vía en el mundo... un canal para la navegación, puede excavar...".(32)

No se sabe si solamente Gaspar de Espinosa sugirió despejar el río, o sea, librarlo de todo impedimento para la navegación y hacerlo más profundo en la mitad de su recorrido, o bien recomendó la excavación adicional, desde la cabecera del Chagres hasta llegar al Océano Pacífico.

Carlos V consideraba que ambas posibilidades merecían investigarse y el 20 de febrero de 1534, envió dos pliegos de instrucciones a Francisco de Barrionuevo, quien reemplazó a De la Gama en la gobernación del Istmo. En la primera de las citadas "instrucciones", le ordenaba que limpiara el Chagres de obstrucciones, para que pudiera ser navegable por la mayor distancia posible en dirección a Panamá".(33)

La segunda de las "cédulas" que enviaba Carlos V ordenaba a De la Gama, que organizara otra expedición y exploración de la región entre el río Chagres y el Pacífico, bajo una comisión de expertos, quienes

habrían de prestar atención particular a los medios y modos a ser empleados, para cortar y abrir la tierra y unir el Mar del Sur con el río".(34)

En relación con el proyecto de canal, a Barrionuevo se le pidió que informara sobre qué dificultades podrían ser ocasionadas por las mareas y por la elevación de la tierra, qué costaría en dinero y cuántos hombres eran necesarios, cuánto tiempo tomaría y qué cerros y valles serían encontrados" (35)

Barrionuevo delegó la investigación en el Capitán General Pascual de Andagoya, quien escribió al Rey expresándole que se haría cargo de la empresa durante el tiempo de la estación seca; pero en relación el propuesto canal, aventuró la opinión que, "todo el oro del mundo no bastaría para llevarlo a feliz término, especialmente con la clase de ayuda que los naturales puedan brindar. Lo más práctico que puede hacerse es despejar el Chagres hasta la costa, lo que dejaría cerca de cinco leguas para ser atravesadas por caminos de tierra hasta Panamá". (36)

Entre 1550 y 1555, el interés por construir un canal artificial, vuelve a ser puesto de manifiesto, debido a la publicación de dos libros: uno, cuyo autor era el portugués Antonio de Galvao, el otro correspondía a Francisco López de Gómara, capellán ayudante de Cortés. El primer autor, Galvao, señalaba cuatro sitios por donde lo angosto de la tierra, la poca elevación y la presencia de ríos navegables -o por lo menos de ríos que podrían hacerse navegables sin mayor tropiezo-, se combinaba para facilitar la construcción de un canal.

Los lugares propuestos eran o comprendían "desde el Golfo de San



Miguel a Urabá, que es de 25 leguas; o de Panamá a Nombre de Dios, una distancia de 17 leguas; o a través de Zequator, río en Nicaragua, que nace en un lago a tres o cuatro leguas del Mar del Sur y desemboca en el Mar del Norte, donde navegan grandes barcos y pequeños navíos mercantes. El otro lugar es de Tecoantepec a través de un río o Verdadera Cruz, en la bahía de Honduras, que también puede excavarse como estrecho. Lo que, de hacerse, haría posible navegar desde las Canarias hasta las Molucas, bajo el clima del Zodiaco (Ecuador) en menos tiempo, con menos peligro, que navegar por el Noroeste. Todavía si pudiera encontrarse un estrecho (natural) por el cual se pudiera navegar al mar de la China, como siempre se quiso, sería muy beneficioso". (37)

Gómara, a su vez, en el libro publicado, urgió a la Corona española para que emprendiera, sin demora, la excavación de un canal en uno de estos cuatro lugares: "Es tan dificultosa y larga la navegación a las Molucas de España por el Estrecho de Magallanes, que hablando sobre ellas, muchas veces, con hombres prácticos de 'Indias' y con otros historiadores y curiosos, hemos oído: un buen paso, aunque costoso, el cual no solamente sería provechoso, empero honroso para el hacedor, si se hiciese. Este paso habría de hacerse en Tierra Firme... por una de cuatro partes o por el río Lagarto... o por el desagadero de la Laguna de Nicaragua, por donde suben y bajan grandes barcas y la Laguna no está de la mar sino a tres o cuatro leguas... también hay otro río de la Verdadera Cruz o Tecoantepec, por el cual traen y llevan barcas de una mar a otra los de la Nueva España. De Nombre de Dios a Panamá hay diez y siete leguas, y del golfo de Urabá al Golfo de San Miguel veinticinco, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir; sierras son, pero manos hay. Dame quien lo quiera hacer, que hacerse puede; no falte ánimo, que no faltará

dinero, y las Indias...lo dan, para la contratación de la especería, para la riqueza de las Indias, y para un Rey de Castilla, poco es lo imposible". (38)

El libro de Gómara se publicó, por primera vez, en 1552; el de Galvao no lo fue sino hasta 1555; y los paralelos desconcertantes entre las dos descripciones, la uniformidad de las distancias estimadas y aun ciertas similitudes en la redacción, hacen pensar que el escritor portugués probablemente tomó prestada para su información de la obra del español.

La arrogante pretensión de Gómara, en el sentido de que "para un Rey de castilla, pocas on las cosas imposibles", movió a Carlos V a aceptar el reto y "embarcarse" en un programa para la onstrucción de un canal. Pero, los últimos años de su reinado los ocupó totalmente en las guerras europeas, lo que dejó poco tiempo para pensar en las remotas Indias.

El 16 de enero de 1556, Carlos V abdicó y murió en el año de 1558. Le sucedió en la Corona española su hijo Felipe II y aun cuando heredó el entusiasmo de su padre por un canal entre los Océanos, cuando entre 1555 y 1556, Ruy López de Valdenebro, sometió al Consejo de Indias un proyecto para eliminar los rápidos en el río San Juan, en Nicaragua, y hacer un canal navegable en todas las estaciones, desde el lago de Nicaragua hasta el Atlántico, el Consejo de Indias tomó la sugerencia con suficiente seriedad como para transmitirla a la Casa de Contratación; pero no hizo esfuerzo adicional para hacer realidad el proyecto presentado por López de Valdenebro.

La búsqueda de un estrecho natural a través de América Central,

prácticamente abandonada desde el año 1530, se reavivó en 1556.

El 29 de julio del citado año, Felipe II autorizó a Jorge de Quintanilla, quien fuera Juez de la municipalidad de Cartagena (España) para buscar un estrecho "en cierto lugar".(39)

A Felipe II también se le acredita el envío de dos ingenieros flamencos al Istmo de Panamá, con instrucciones para que recopilaran datos sobre la posibilidad de construir un canal interoceánico. Nada se sabe sobre esta misión, salvo que los referidos exploradores "encontraron dificultades insuperables". (40)

El proyectado Canal español, naturalmente tenía adversarios, así como entusiastas defensores. Los que disentían, basaban su oposición en una o más de tres premisas inconexas. La primera hacía referencia a que un canal beneficiaría a otras naciones marítimas, más que a la misma España.

Carlos V había considerado esta posibilidad y dificultad; prueba de ello es que, en el año 1535, en una Real Orden expresó su temor de que la excavación de un canal "abriría la puerta a portugueses y franceses; y antes que tal cosa sucediera sería necesario tomar medidas para la defensa de la vía acuática". (41)

La segunda premisa que alegaban los opositores a la construcción de un canal artificial, por parte española, hacía referencia a la consecuencia de la supuesta diferencia en el nivel de superficie de los Océanos. la apertura de una vía acuática entre ellos - se estimaba- causaría inundaciones desastrosas. La supuesta variación de nivel entre el Pacífico y el Atlántico y el completo fenómeno

flutuatorio de las mareas, dieron bastante motivo en qué pensar a los hombres de ciencia del siglo XVI.

Gómara declinó, prudentemente, adivinar o exponer una opinión o explicación respecto al anterior "misterio". Y fue tan prevenido que llegó a decir: "Nadie hasta hoy ha podido alcanzar el secreto ni causa del crecer y menguar de la mar, y mucho menos que crezca en unas partes y en otras no crezca; y así es superfluo tratar de ello". (42)

La tercera argumentación que sostenían los adversarios de la construcción de un canal artificial era de naturaleza religiosa, pues, afirmaban "que la construcción de un canal artificial de aguas, por donde Dios dispuso que hubiera una barrera de tierra, sería un acto impío y pecaminoso".

Sobre este argumento, en 1590, un libro escrito por el sacerdote jesuita, José de Acosta, planteaba objeciones recurriendo a argumentos técnicos sobre la hidrodinámica y entremezclados con argumentos religiosos. El devoto escritor consideraba lo primero poco importante, pero lo segundo, casi de naturaleza insalvable. Literalmente José de Acosta, venía a decir: "Han planteado y platicado algunos de romper este camino...A esta plática no falta quien diga que sería anegar la tierra, porque quieren decir que un mar está más bajo que el otro, como en tiempos pasados se halla por historias haberse dejado de continuar por la misma consideración el Mar Rojo con el Nilo, en tiempos del Rey Sertoris y después del imperio otomano. Más de mí tengo por cosa vana tal pretensión, aunque no hubiese el inconveniente que dice, lo cual yo no tengo por cierto; pero es para sí que ningún poder humano bastará a derribar el monte fortísimo e impenetrable que Dios puso entre los dos mares...que bastan a sustentar la furia de

ambos mares. Y cuando fuese a hombres posible, sería mi parecer muy justo tener el castigo del cielo querer enmendar las obras que el Hacedor, con sumo acuerdo y prudencia ordenó en la fábrica del universo". (43)

Los historiadores, en su mayoría, coinciden y han aceptado la teoría que sostenía que el temor de Dios influyó en el Rey Felipe II, en tal grado que, durante la última parte de su reinado, no solamente prohibió todos los intentos para construir el canal, sino que amenazó con la muerte a cualquiera que se arriesgara siquiera a discutir el proyecto. aunque Felipe II era indudablemente un fanático religioso y este relato se ajusta a las concepciones reaccionarias de su intransigente carácter, en realidad muy pocas evidencias fundamentales se presentan para demostrar su oposición a la construcción de un canal.

La única fuente autorizada que reseña la tradición del canal fue y es la de Antonio de Alcedo, cuyo diccionario Geográfico e Histórico de las Indias, publicado en 1787, contenía referencias sobre el tema, como los siguientes puntos: "El Consejo de Indias llamó la atención del Rey por efecto perjudicial que la apertura de un canal pudiera tener en los intereses de la Corona, por cuya razón el Rey ordenó que nadie lo propusiera o mencionara, bajo pena de muerte". (44)

El mismo cronista, citaba una prohibición similar decretada con respecto a la navegación por el río Atrato. Decía: "Es navegable por muchas leguas, pero su pasaje está prohibido bajo pena de muerte, sin excepción para nadie, para evitar los maleficios que la facilidad de la penetración al interior del país pudiera traer a las provincias del Nuevo Mundo". (45). El cierre del río Atrato ocurrió en verdad, pero

el mismo fue ordenado por Felipe V, a principios del siglo XVIII, y no por Felipe II, que reinó en el siglo XVI.

Con referencia a este sentido histórico, en 1886, Lucien Bonaparte Wyse, manifestó que Alcedo pudo haberse confundido con la prohibición de Felipe V, con otra imaginaria ordenada por Felipe II. Estas fueron las palabras de Bonaparte Wyse: "En 1719, Antonio de Pedrosa y Guerrero, Presidente de la Audiencia, más tarde Virrey de Nueva Granada, para proteger los reinos de la Aduana de Cartagena contra pérdidas por contrabando...obtuvo de Felipe V una autorización para infligir la pena capital a todos los que emprendiesen nuevas exploraciones por el río Atrato. Esta es la única huella que he podido encontrar después de examinar los archivos de España y la Nueva Granada, de cosa alguna relacionada, siquiera aproximadamente, al famoso decreto en el cual, según Alcedo, Felipe II prohibió cualquier discusión sobre un corte a través del Istmo americano". (46)

En el reinado de Felipe III, hijo de Felipe II, quien gobernó de 1598 a 1621, acusó mayor actividad el proyecto sobre el canal.

Samuel Champlain, quien visitó Panamá alrededor del año 1600, realizó una recomendación tentativa para un canal que uniera al río Chagres con el Pacífico, pero no presentó ningún plan concreto.

Las ideas de Samuel Champlain, hacían referencia a los siguientes extremos: "Se puede apreciar que, si las cuatro leguas de tierra de Panamá a este río fueran cortadas al través, se podría acortar la ruta en más de 1.500 leguas y la América entera estaría en dos islas". (47)

En 1616, Felipe II instruyó al Gobernador de Castilla del Oro, Diego Fernando de Velasco, para que enviara una partida de exploradores al Istmo del Darién e informara sobre las ventajas y desventajas que ofrecía esta región para trazar un canal entre el Golfo de San Miguel y el río Atrato, toda vez que el acarreo de mercancías por medio de mulas, a través del Istmo, venía presentándose como una labor muy agotadora. Felipe III, en el afán de remediar esta situación, solicitó propuestas sobre otras rutas comerciales como alternativas, más convenientes, mejores y salubres.

El 23 de enero de 1620, Diego de Mercado, flamenco de nacimiento, residente en Guatemala, envió un informe en el cual elogiaba con más entusiasmo que certeza y recomendaba las virtudes del tránsito por Nicaragua: "...llamó la atención de Su Majestad, hacia dos puertos, uno en el Mar del Norte y el otro en el Mar del Sur, ambos llamados San Juan...y el puerto de San Juan en el Mar del Norte es muy seguro y amplio. Tiene gran profundidad, una buena entrada y salida, sin barros ni arenas y está bien protegido de los vientos del Norte".

(48)

Esta descripción de Mercado, podría decirse, exageró las virtudes geográficas de la pequeña bahía de San Juan del Norte, en la desembocadura del río San Juan. Aunque para 1620, la bahía estaba en mejores condiciones, todavía era un obstáculo insalvable.

El curso del río San Juan todavía constituía un problema, puesto que, a 15 millas del Atlántico se dividía en dos canales. La rama del Norte, traía muy poca agua y estaba llena de peligrosos bancos de arena; y la Sur, llamado "Colorado", estaba obstruida parcialmente en su boca por bancos de arena. Mercado proponía repasar el "Colorado"

con palizadas, con lo cual "será más fácil unir todas las aguas que ahora están divididas y hacer que desembarquen juntas en la bahía de San Juan". (49)

"La ciudad de Granada -continuaba Mercado-, posee diez o doce naves para el comercio con Portobelo y Cartagena, lugar a donde llevan aves de corral, maíz, resina y otras mercaderías y de donde traen a Granada, vino, hilo y otros artículos de España y en el presente estos barcos remontan y descienden el río con el mayor de los problemas y las dificultades". (50)

Asimismo, Mercado recomendó desde el lago hasta el Pacífico la construcción de un canal artificial, para lo cual proyectó dos rutas. una que terminara en la Bahía de Papagayos (hoy llamada Bahía Salinas) y la otra en el puerto de San Juan del Norte.

Al parecer, Mercado, creía que la superficie del lago estaba a unos pocos pies sobre el nivel del Atlántico y que el Pacífico denunciaba mayor profundidad y elevación, de modo que las aguas del océano Occidental fluirían en una corriente regular a través del canal, el lago y el río hacia el Mar Caribe, "desde un punto sobre el lago a la bahía de Papagayo, la distancia de cinco leguas y cuatro de éstas pasan por una profunda depresión y, desde su extremidad hasta Papagayo sólo hay una corta legua de roca que actúa como una especie de barrera. Cortando a través de esta legua y ensanchando la depresión, los mares del Norte y del Sur pueden ser unidos y la superficie del lago subirá, porque el Mar del Sur es cinco o seis codos (el codo español equivalía cerca de 18 pulgadas) más alto que el lago. Y condiciones similares existen a lo largo de las cuatro leguas entre el lago y el río de San Juan del Sur, tierra plana y seca, fácil de cortar". (51)



## 6.- LAS FLOTAS Y EL CAMINO.

Tras la renuncia de Carlos V a favor de Portugal, de las Islas Molucas (1529), el comercio a través del Istmo rápidamente sufrió una disminución, sobre todo en aquellos bienes de subsistencia, como lo eran el maíz, vino, algodón, etc. No obstante, o en contrapartida a la disminución del comercio de esa naturaleza, el Istmo de Panamá se convertirá en lugar de "paso" obligado para bienes de mayor consideración como fue el oro y la plata provenientes del Perú.

El nombre Perú (o Birú), se utilizó, al principio, sólo para denominar la región situada al este del Golfo de San Miguel (en Panamá), pero luego se hizo extensivo hasta incluir -pasado el tiempo- el gran Imperio Inca, situado, como se sabe, en tierras mucho más al sur.

El territorio original del Perú, fue explorado superficialmente por Gaspar de Morales y Francisco Pizarro, en 1515, quienes lo conquistaron completamente. También el antes mencionado Pascual de Andagoya, realizó exploraciones en el Perú, toda vez que fue nombrado como Inspector General del Reino en aquella región. Andagoya, en sus exploraciones en Perú, casi pierde la vida y al regresar a la ciudad de Panamá cedió sus derechos de inspector General del Perú a un grupo de oficiales, entre los cuales se encontraba Pedrarias Dávila, Francisco Pizarro, Diego de Almagro y Hernando de Luque, sacerdote este último y considerado como hombre de gran fortuna material, que si no la aumentó es de creerse, la mantuvo, toda vez que era la persona encargada de recibir todos los ingresos provenientes de la isla de Tabogá, situada en la Bahía de Panamá.

Según Andagoya, los cuatro socios, Pizarro, Luque, Almagro , Pedrarias, sólo pudieron aportar unos sesenta pesos de oro. Luque logró reunir un poco más, con lo cual engrosó los fondos para poder comprar los derechos de Andagoya. Finalizada la operación de transmisión de títulos, Pizarro pudo partir de Panamá, en su primera expedición hacia el Perú, el 14 de noviembre de 1524, expedición primera que fue un rotundo fracaso.

Más tarde y estando ya Pizarro en Panamá, Almagro le compró la cuota-parte de sus derechos a Pedrarias, que representaba una cuarta parte de los derechos totales de la empresa conjunta que habían montado entre los cuatro. Posteriormente, el mismo Almagro decidió adquirir mayor protagonismo en los planes y decisiones de la empresa.

La conquista del Perú que, como se sabe, culminó por mantener casi por dos siglos continuos, un comercio floreciente entre la Metrópoli española y el Perú, también fue aprovechada por el Istmo de Panamá, lugar que se llenó de prosperidad y estimuló un interés más atento por los diversos proyectos que se presentaron para abrir un canal. Fabulosas cantidades de oro y plata fueron embarcadas del Perú a Panamá y desde este lugar puestas en camino hacia España. El transporte de la mercancía aurífera proveniente del Perú, en Panamá era transportado por tierra, hasta la costa Atlántica y desde ese punto embarcadas hacia España. En dirección inversa. todos los productos, mayormente manufacturas, de Europa y de España eran llevados al Istmo, lugar de su posterior distribución entre las distintas provincias del Nuevo Mundo.

El tránsito por Panamá era el más conveniente para la época pero distaba, a pesar de ello, de ser el ideal de acuerdo con el volumen

comercial que tenía que soportar. Ni en el lado Atlántico, ni en el Pacífico, se encontraba lo que podría considerarse como una bahía o puerto idóneo para el desembarco. Además de este impedimento geográfico, las dificultades se acrecentaban por lo insalubre del clima. Las fiebres, la disentería y otros males típicos del clima tropical, rápidamente hicieron disminuir el tráfico, tanto que, en 1531, el Gobernador Gama, propuso mudar la ciudad a otro lugar más salubre.

Andagoya se opuso a este traslado argumentando que el Todopoderoso había escogido el lugar y por lo tanto, la ciudad de Panamá debía permanecer donde originariamente se había edificado y parece ser que esta argumentación triunfó, toda vez que la ciudad de Panamá hubo de permanecer en su lugar original por un período de ciento cincuenta años más.

En 1607, la población de la ciudad de Panamá estaba distribuida de la siguiente manera: la población blanca llegaba a cerca de 1.200 almas. 600 hombres, 303 mujeres y 300 niños. A estos se añadían 750 negros libres, indios y mestizos y cerca de 3.700 esclavos negros de ambos sexos que vivían en la ciudad y en sus suburbios.

El fraile inglés, Thomas Gage, encontró a los españoles residentes en Panamá, "muy dados al pecado, al relajamiento y, especialmente al sexual, quienes hacían de los negros africanos primerísimas víctimas de sus lujurias...". (52)

Nombre de Dios, localidad y terminal en el Atlántico para utilización del tráfico de oro entre el Perú y España, no llegaba a tener la consideración de ciudad, sino más bien era un reducido

poblado y con mayores dificultades climatológicas que la ciudad de Panamá situada en el Pacífico.

Nombre de Dios fue fundado por Diego de Nicuesa, pero el que verdaderamente logró un establecimiento definitivo fue Diego de Albites, a quien se le había concedido autoridad para colonizar la provincia de Veragua. Nombre de Dios distaba o estaba situado al oeste de la provincia de Veragua y Albites llegó a él en el año de 1519.

Nombre de Dios estaba expuesto a los fuertes vientos del Norte, las tierras vecinas eran totalmente pantanosas y no reunían la menor condición para dedicarlas a cultivo alguno, su excesiva anchura a la entrada de la bahía imposibilitaba cualquier intento de instrumentar medios de defensa contra unos posibles asaltantes, como posteriormente la realidad lo demostró, pues los piratas franceses e ingleses veían en Nombre de Dios un punto fácil para sus sucesivos ataques. Por ejemplo, la defensa de Nombre de Dios no pudo rechazar el ataque de Francis Drake en 1572 y, en virtud de ello, el Ayuntamiento de la ciudad de Panamá informó, en el año 1577, que como consecuencia de las frecuentes alarmas y depredaciones "Nombre de Dios, está casi abandonado y ni siquiera llegan a treinta los residentes que se han quedado para habitarlo". (53)

En el año de 1556, Felipe II comisionó a Juan Bautista Antonelli, ingeniero militar italiano, para que realizara un estudio de comparación entre los principales puertos situados dentro del dominio español en el Nuevo Mundo, sobre todo y de manera especial en aquellos situados en la costa del Caribe y las tierras de América Central.

En 1591. presentó Antonelli su informe, llamando la atención a la

Corona sobre la ventaja de la bahía de Portobelo, lugar situado a pocas millas al oeste de Nombre de Dios, y recomendando el traslado del terminal del Atlántico a este nuevo sitio, Portobelo. Se dieron las primeras instrucciones y se ejecutaron los primeros para efectuar el cambio recomendado por Antonelli, "pero su culminación fue aplazada por años hasta que se construyera un camino de mulas que uniera a Portobelo con el camino, ya en uso, entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá. En 1596, Drake atacó nuevamente a Nombre de Dios, esta vez logrando saquearlo y reduciendo el poblado a cenizas. El resto de la población sobreviviente abandonó Nombre de Dios y se dirigió a Portobelo.

Un siglo más tarde de lo ocasionado por Drake, Lionel Wafer trazó un cuadro melancólico de las ruinas abandonadas: "cubiertas todas por una especie de cañaveral salvaje. No hay allí rastro de que hubiera habido un ese lugar un poblado". (54)

El título de "ciudad" dado a Nombre de Dios, en 1537, le fue conferido al establecimiento que se inaugurara en San Felipe de Portobelo, el 20 de mayo de 1597.

Portobelo, como puerto fue mucho mejor que el sitio de Nombre de Dios, en todo sentido. La bahía estaba franqueada por el Castillo de San Felipe, formidable fortaleza de piedra; en 1637, Gage informaba que: "necesitaba reparaciones mayores y estaba a punto de venirse al suelo. El Gobernador del Castillo era un notable consumidor de vino..." (55)

La fundación de la ciudad de Panamá y Nombre de Dios, en 1519, fue seguida, inmediatamente, de proyectos preliminares para construir

una calzada a través del Istmo que conectara los dos puertos.

El sendero era selvático, a pesar de que fue denominado "Camino Real", difícilmente podría reunir las características del mencionado "status", toda vez que considerable porción de su recorrido sólo era apto para transitarlo con mulas y su empedrado era tan tosco que los viajeros pasaron a llamarle "18 leguas de miseria y maldiciones". (56)

Hacia el año de 1535, se instalaron tres puestos de ventas en el "Camino Real", lugares donde se ofrecía alojamiento y comidas. el "Camino Real" originario corría hacia el norte, desde la ciudad de Panamá y cruzaba el río Chagres por una vereda que se llamó "Venta del Chagres", situada un poco más arriba del río Pequeñín.

En carta dirigida a Carlos V, fechada el 22 de febrero de 1635, Tomás de Berlanga, Obispo de Panamá, ponderaba con deliberada elocuencia las virtudes del río Chagres y urgía la inmediata construcción de una buena carretera, desde Panamá a un punto de enlace en el río para establecer un servicio de comunicación. Si este tránsito -pensaba el Obispo- se mejora de la manera indicada, no habrá necesidad de buscar un "estrecho natural" por alguna parte, puesto que su Majestad se convertirá en el gobernante de este gran mundo ya descubierto, así como de todo lo que se descubra en el futuro en el Mar del Sur, y podrá retenerlo como baja cerradura y llave por medio del control de esta estrecha puerta". (57)

También puede decirse que fue notoria la influencia que ejercieron sobre el Obispo Tomás de Berlanga, los comerciantes de Nombre de Dios, ya que se recomendó el traslado de ese pueblo y de sus habitantes con todo su equipaje: "Su Majestad haría bien en ordenar

que este establecimiento (Nombre de Dios) que es nido de ladrones y una tumba para los viajeros sea transferido a la boca del río Chagres, que es un lugar más ventajoso". (58)

## 7.- LAS INCURSIONES DE BUCANEROS, CORSARIOS Y PIRATAS.

La "Bula de Donación Papal" de año 1493, enmendada un año más tarde, mediante la suscripción del Tratado de Tordesillas, concedió a España todo el Nuevo Mundo, con excepción de la parte más saliente de América del Sur, conocida después de algunos años como Brasil. Los gobiernos de otras naciones rehusaban reconocer a España reclamos sobre las posesiones de aquellas tierras, quedando su dominio sólo válido en el papel. Así, sin tomar en consideración los "derechos" y pretensiones españolas, los marinos ingleses, holandeses, franceses, y portugueses, empezaron a atacar, incluso, los propios navíos españoles que conformaban su flota y a la vez procedieron a atacar sus puertos, allende del Atlántico.

Estos merodeadores extranjeros podrían, quizás, dividirse en tres grupos de acuerdo con la naturaleza de sus acciones. Así, los corsarios del siglo XVI, los bucaneros del XVII y los piratas del siglo XVIII.

Los corsarios no eran más que mercaderes en contrabando de mercancías que con sus acciones desafiaban el pretendido monopolio de Sevilla (su puerto e instituciones radicadas en la ciudad).

Los corsarios ingleses aparecieron en las Indias Occidentales a principios del siglo XVI.

El Istmo de Panamá, por su posición geográfica y ruta de tránsito obligada para el transporte de los metales preciosos provenientes principalmente del Perú, representó el objetivo primordial para las actividades y aventuras de corsarios y piratas que, como se sabe, fueron patrocinadas por las Coronas francesa e



inglesa con la finalidad de restringir o anular la efectividad del poderío español en sus dominos de ultramar.

Las incursiones de corsarios y piratas sobre el Istmo de Panamá en el siglo XVI se circunscribieron a las localidades de Nombre de Dios, en el área que abarcaba el trayecto de el "Camino de Cruces", en la desembocadura del río Chagres y finalmente en la propia ciudad de Panamá, lugares que comprendían el perímetro terrestre dedicado a enlazar el Atlántico con el Pacífico y que servían como lugares-cadenas para facilitar el transporte de los valiosos cargamentos de oro y plata provenientes del Virreinato del Perú.

Uno de los más significativos piratas que asoló el Istmo de Panamá, en el siglo XVI, fue el inglés Sir Francis Drake que, en la noche del 29 de julio de 1572, atacó Nombre de Dios, pero su incursión fue rechazada por las tropas españolas. No obstante este primer fracaso, Drake no se dio por vencido y volvió a atacar a Nombre de Dios en marzo de 1573, logrando hacerse con el dominio del poblado. El pirata inglés reapareció en suelo panameño en el año de 1578, logrando apoderarse del navío español llamado San Juan de Antón, portador de un valioso cargamento.

Francis Drake, a quien la Reina de Inglaterra le otorga el título de Caballero (Sir), por sus notables hazañas en favor de los intereses ingleses en aguas y territorios del Pacífico, en 1595, por orden la Corona Inglesa navega nuevamente hacia las colonias españolas en América, pero esta vez con una gran flota y con el objetivo de tomar la ciudad de Panamá, misión que no pudo llevar a cabo, pero sí tomarse, nuevamente, Nombre de Dios, saquearlo y finalmente destruirlo.

### 7.1.- LAS INCURSIONES DE PIRATAS Y SUS INMEDIATAS CONSECUENCIAS

En el siglo XVII, se operan cambios trascendentales en la historia del Istmo panameño. Las naciones marítimas rivales de España, como lo eran el caso de Francia, Holanda, Inglaterra, después de un tiempo en que se entremezclaron fracasos y relativos éxitos políticos y militares, lograron en el primer cuarto del siglo establecerse en el continente, particularmente a lo largo de las abandonadas por los españoles, Antillas Menores, constituyendo éstas las bases navales y comerciales de su posterior despliegue.

Las invasiones realizadas por los enemigos de España se emprendían con mayores conocimientos de los puertos y pasajes y con el apoyo directo o indirecto de los respectivos gobiernos europeos.

La victoria de Blake, sobre las fuerzas españolas, en 1657, permitió la ocupación inglesa en Jamaica, constituyéndose esta isla como el centro de las operaciones piratas inglesas en el Caribe, facilitadas por la inexistencia de defensa española en estas proximidades y que la Armada de Barlomento, dedicada a esta función defensiva, fue retirada.

En estas circunstancias aparece y desarrolla sus actividades Henry Morgan, cuyo carácter-personalidad describe Alexandre Ulises Exquemelin, conocido también como John Esquemelin, acompañante de Morgan, con las siguientes palabras: "...era un comandante cruel y sanguinario aunque inspirador ya que siempre comunicaba vigor con sus palabras e infundía tales ánimos a sus nuevos proyectos". (59)

Los asaltos de Morgan se revestían como "misiones" oficiales, realizadas por encargo del Gobernador inglés de la isla de Jamaica y bajo esa cobertura, en 1668, Morgan después de saquear Puerto Príncipe, se propuso capturar Portobelo. A finales del mes de julio del mismo año atacó el Castillo de Santiago de la Gloria y el Castillo de San Jerónimo y a pesar de la resistencia española, la ciudad panameña cayó en manos de Morgan que permaneció como dueño de ella durante 15 días.

El 8 de julio de 1670, España e Inglaterra firmaron en Madrid el tratado que se conoce como "Tratado de América", por medio del cual se confirmaba el título de Inglaterra sobre las Indias Occidentales y territorios de Tierra Firme que ya había conquistado. En el mismo documento, se prohibía a los barcos y naves de ambas potencias entrar en puertos pertenecientes a la otra, sin una licencia especial de la otra nación.

Tan pronto como Morgan tuvo conocimiento de la firma de este "Tratado de América", resolvió emprender una última "misión" contra las colonias españolas. El 2 de diciembre de 1670, planteó a sus capitanes la elección de tres objetivos: Cartagena, Veracruz o Panamá. La mayoría de los capitanes se decidió por esta última.

Como se sabe, Morgan atacó Panamá logrando destruirla por completo.

En 1673, una nueva ciudad de Panamá se fundó, aproximadamente a seis millas al sureste de su localización originaria. Esta vez los españoles procuraron dotar a la nueva ciudad de una muralla como sistema preventivo de defensa.

## 8.- LA COLONIA ESCOCESA.

Con el fin de poner término al estado de guerra que existía entre España y demás naciones europeas en el Mar del Caribe y tierras de América, en 1670, los españoles iniciaron con la firma del "Tratado de América" con Inglaterra una política destinada a pacificar y delimitar las posesiones respectivas, pero en un artículo del mencionado Tratado se le concedía al Rey de Inglaterra el derecho de retener, para siempre, cualquier parte de América que estuviera en esos momentos en posesión de sus súbditos". (60)

Aún cuando la intención fundamental del "Tratado de América" era establecer unas reglas de juego que imperaran en el desarrollo del tráfico comercial, "este propósito no lo reconocieron los españoles que continuaron con sus contraataques al comercio británico". (61)

Ya en el año 1670, los bucaneros y filibusteros de España e Inglaterra, habían logrado establecerse en tierra firme en varios lugares de Centromérica y proseguían sus intromisiones y disputas que, años más tarde habrían de enfrentar a Inglaterra con los Estados Unidos de América.

En lo que respecta a Panamá, hay que decir que en 1680, el Capitán Bartholomew Sharpe desembarcó en la Bahía de Caledonia y con la ayuda de los naturales logró cruzar el Istmo por el río Tuira llegando a la Villa María. A pesar de que, en su origen, la expedición del Capitán Sharpe obedecía a naturaleza de piratería, es curioso que la misma alcanzó un resultado importante, toda vez que con Sharpe venía Lionel Warfer que, a su regreso a Inglaterra informó que esta parte del Istmo panameño no tenía "en absoluto cadenas de

montañas y anchurosos y bajos valles se extendían de costa a costa".

Al enterarse de este informe de Wafer, el escocés William Patterson concibió la idea de establecer una colonia británica en el Darién, en un esfuerzo "para asegurarse las llaves del Universo, permitiendo a sus poseedores dictar las leyes a ambos océanos y convertirse en los árbitros del mundo comercial". (62)

Esta frase de Patterson , contiene la visión realista del hombre fundador del Banco de Inglaterra y quiza'no está demás traer el siguiente comentario del Contraalmirante Davis que, en 1866, expresaba: "Hace ciento sesenta años, la mente de largo alcance de Patterson, contempló el istmo del Darién con la misma esclarecida visión que tienen los hombres de Estado y los economistas políticos de la época actual. El creyó y ejecutó, parcialmente, el proyecto de establecer una gran colonia en esa entonces remota región con el propósito de remover distancias y estrechar los lazos entre las naciones". (63)

En 1695, el Parlamento Escocés aprobó un Decreto autorizando la formación de la empresa de Patterson que se constituyó bajo el nombre de : "Compañía de Comercio Escocés de Africa y Las Indias".

Al recibir la sanción del Rey Guillermo III, se expidieron cartas que garantizaban el cumplimiento de tal Decreto.

La expedición, con tres barcos y 1.200 hombres, zarpó de Edimburgo el 26 de julio de 1698, rumbo a las tierras del Darién, a las cuales llegaron el 4 de noviembre del mismo año, procediendo a establecer una colonia en las inmediaciones del puerto que llamaron

"Puerto Escocés"; a la región la denominaron "Nueva Caledonia" recibiendo el mismo nombre la bahía que los había acogido.

Para los escoceses las cosas no marcharon con el éxito esperado.

La compañía inglesa, como la "Holandesa Oriental", se opusieron al experimento, pues se les prohibió comerciar (a la colonia) y por ende no realizar las finalidades primarias (comercio libre), que era el ideal de la colonia escocesa. A este impedimento se adicionaba la hostilidad de los españoles, las enfermedades y las muertes. Establecida con el propósito de establecer una comunicación transistmica, la colonia -por razones apuntadas- fue incapaz de lograrlo y en el año de 1699, los sobrevivientes escoceses retornaron a su lugar de origen, Escocia. No obstante este primer fracaso escosés, un segundo contingente logró llegar a tierras del Darién, pero pronto fue expulsada por fuerzas españolas, quedando como huella escocesa en el Istmo la todavía llamada Bahía de Caledonia.

En todo caso, lo que importa destacar es el hecho de que Patterson concibió, también, la factibilidad de un canal por el Istmo, estimando que su posterior comercio podría alcanzar una suma de 150.000.000 de dólares anuales; que el tiempo de navegación a China podría reducirse a la mitad utilizando esta vía; que el uso de este canal podría producir la duplicación del consumo de las mercaderías europeas.

El intento de Patterson de establecer una colonia en el Istmo y posteriormente abocarse al estudio de la construcción de un Canal transistmico, como los anteriores intentos, fue un fracaso y, con ello, podría estimarse, finalizaron los proyectos de una construcción canalera en el siglo XVII.

## 9.- LAS FERIAS DE PORTOBELLO. TERMINAL DEL TRANSITO COLONIAL.

Durante el siglo XVII, Portobelo (localidad situada en el Atlántico de Panamá), reemplazó a Nombre de Dios como punto terminal del comercio y la navegación hacia el Océano Pacífico.

Los ataques de Drake, lo insalubre el clima y las inconveniencias naturales del puerto de "Nombre de Dios", obligaron a los pobladores y a las autoridades de la ciudad de Panamá a fundar "Porto Bello", cumpliendo así la recomendación de Felipe II, quien señaló en 1584, el cambio de la población, tarea que llevó a efecto, en 1597, Francisco de Valverde y Mercado encomendándole a Juan Bautista Antonelli, el ingeniero militar más prestigioso de aquel tiempo, el diseño y planificación de San Felipe de Portobelo.

Portobelo fue edificado en la intención de aprovechar al máximo sus ventajas naturales y contar con un medio más racional de obtener una mayor y mejor defensa estratégico-naval, finalidad casi imposible de lograr por lo adverso de sus condiciones climatológicas, que hacia el año 1620 pone de manifiesto Antonio Vasquez de Espinosa: "Llueve de ordinario todo lo más del año y las gotas de agua en cayendo se convierten en "sapillos". Las montañas circundaban su puerto y los animales salvajes visitaban sus calles. Escasos y caros resultaban los alimentos que se traían de Cartagena, Panamá o Nicaragua, porque todo lo que siembra en ella va en vicio". (64)

A pesar de todo, Portobelo logró fundarse, sobrevivir y lo más importante, conservar sus Ferias por un largo período de tiempo.

La programación y desarrollo de las famosas Ferias de Portobelo,

podríamos resumirla de la siguiente manera: Por lo general, se iniciaba con la salida de los Galeones españoles del puerto de Sevilla que hacían escala en el puerto y ciudad de Cartagena de Indias (Colombia). Allí repostaban y comunicaban su próxima llegada a las autoridades españolas en Panamá y, éstas, recibida esa notificación, comunicaban la misma al resto de autoridades españolas y comerciantes radicados en diversos puntos del Virreinato del Perú.

Recibida la noticia de la llegada de los "Galeones" españoles, desde el Callao (Perú), salían otros Galeones españoles acompañados de la Armada Española que, llegados a la ciudad de Panamá, procedían a trasladar sus mercaderías, por vía fluvial o por tierra, hasta Portobelo y, realizada la correspondiente descarga se iniciaba, en sí, la Feria de Portobelo que llegaba a durar hasta cuarenta días, dándole al puerto el aspecto de un "Emporio Comercial"

Allyn C. Loosley, ofrece un ejemplo de la influencia que llegaron a alcanzar las Ferias de Portobelo en el desarrollo comercial del eje Sevilla-Perú. Estas son sus palabras: "La influencia de la Feria era el resultado de un convenio entre los mercaderes españoles y peruanos, sancionado por la Corona y que se acogía al método impuesto por ésta. Así, los mercaderes españoles podían comerciar sólo hasta Portobelo y los peruanos sólo hasta el Istmo. Esencialmente, actuaban como dos compañías mercantes. En Sevilla estaban los miembros de una, en Perú, los de la otra. En las Ferias, los mercaderes sevillanos eran representados por el Almirante de la Flota y los peruanos por el Presidente de Panamá". (65)

El mecanismo de desarrollo de las Ferias, expuesto por Loosley, puede ser estimado como válido pero, quizá logre mayor fundamento pra



las Ferias que tuvieron lugar en el siglo XVI y, ya no tanto para las celebradas en el SVII, toda vez que en esta última centuria las autoridades españolas situadas en Tierra Firme, no contaban con los medios suficientes para garantizar un control efectivo del comercio; impedimento que encontraría aliados adicionales como lo sería el contrabando ejercitado con miras a burlar los cuantiosos fletes y las facilidades geográficas naturales, pues tanto en el Atlántico (Nombre de Dios, Portobelo), como en el Pacífico (Ciudad de Panamá, río Chagres y "Camino Real") constituían una considerable área territorial casi imposible de controlar efectivamente.

Portobelo "ciudad fantasma", como fue llamada en su día, toda vez que "reesurgía" de Feria en Feria, todavía en el año de 1603, continuaba pobre y casi deshabitada, pero cumplió su misión histórica, con su régimen de Ferias que se extendió hasta el año de 1793, cuando se inició la decadencia de la "ruta".

## 10.- EL SIGLO XVIII.

Durante el siglo XVIII, no puede decirse que el estado de guerra existente entre las Potencias europeas cesó o dejó de existir, y ello es tan cierto que el conocido incidente de "la oreja de Jenkins" ofreció un pretexto a Inglaterra para efectuar un riguroso ataque naval al Istmo de Panamá. El hecho sucedió en el año de 1731, cuando la dotación de un "guarda costa" español abordó el bergantín que comandaba Jenkins, produciéndose una batalla donde le cortaron una oreja a Jenkins. Este incidente provocó que el afectado iniciara una campaña con miras a que el gobierno inglés ejecutara acciones como símbolo de desagravio y es así que en el año de 1783, sus quejas, reforzadas por el comportamiento de los comerciantes españoles, lograron atraer la atención de la opinión pública inglesa.

Edward Vernon, oficial naval, miembro del Parlamento inglés, apremió que se efectuase una declaración de guerra contra España, obteniendo la licencia para dirigir una escuadra naval con destino a atacar Portobelo. El 21 de noviembre de 1739, la escuadra comandada por Venon, entró en el puerto de Portobelo, ocasionando una vez más, la toma del mismo por manos inglesas.

A principios de 1740, el mismo Vernon reanudó su campaña de represión contra objetivos españoles, intentando un ataque a la ciudad de Cartagena de Indias, ataque que fue rechazado y le obligó a tomar el rumbo de la desembocadura del río Chagres y posteriormente atacar el fuerte de San Lorenzo, situado en las costas atlánticas de Panamá.

Vernon, satisfecho con los triunfos obtenidos, prepara un ataque

a la ciudad de Panamá, pero antes, el 28 de marzo de 1742, realiza un ataque más a Portobelo, que obligó a las autoridades y residentes de la localidad a rendirse ante los distintos requerimientos y condiciones exigidas por Vernon.

En 1779, España se unió a Francia para respaldar las luchas de esta última con las colonias inglesas existentes en Norteamérica. Inglaterra se desquitó de esta alianza hispano-francesa con un gran apoyo naval a las provincias hispanoamericanas del norte y aquéllas establecidas en el sur del lago de Nicaragua.

El Mayor Polson, comandaba las fuerzas terrestres inglesas; mientras que las navales tenían como comandante a Horace Nelson, quein llegó a escribir: "...tengo la intención de apoderarme del lago de Nicaragua, el cual puede ser visto como el Gibraltar interior de la América Hispana. Como este lago domina el único pasaje acuático entre los dos océanos..., nuestra posesión de él, dividirá en dos a la América Hispana". (66)

Con esta proyección de dominio geográfico-marítimo, las tropas inglesas desembarcaron, a principios de abril de 1780, en el río de San Juan del Norte (Nicaragua), para arribar al "Castillo Viejo", colonia y fuerte español situado a unas 80 millas del Atlántico y a 45 millas de distancia del lago de Nicaragua.

Nelson y sus tropas obligaron a rendirse a los españoles establecidos en al anteriormente citada área y pasa a comunicar el desarrollo de su victoria al gobierno inglés, con estas frases: "El Mayor Polson...le dirá de mis esfuerzos de cómo llevará a las tropas en botes de cien hombres, millas arriba, las que nadie, salvo los

españoles, nunca subieron desde tiempos de los bucaneros..., también se dirá como abordé un puesto de avanzada enemigo, situado en una isla en el río; que hice ataques y luego luché contra ellos; y que fui el autor principal de nuestro tiempo...". (67)

La victoria de Nelson fue breve y casi no pudo ser aprovechada con la llegada de la época lluviosa que entremezcladas con las enfermedades propias del trópico, hicieron estragos en los miembros de la tropa inglesa.

En enero de 1781, Nelson y sus acompañantes decidieron abandonar el "Castillo Viejo", culpando aquél de su fracaso a la demora y dificultades que enfrentó en la salida del lugar, pues estimaba que: "si la expedición hubiera llegado al puerto de San Juan del Norte, en enero, se hubieran bajado los violentos torrentes y, como es natural, la Armada no habría tenido ocasión de mojarse tres o cuatro veces al día para tirar de los botes, como sucedió en el mes de abril...". (68)

En 1790, un marino y expedicionario inglés, James Creasy, concibió un grandioso proyecto, que contemplaba la conquista del Istmo por una fuerza combinada en mar y tierra y lograr el establecimiento de un tránsito bajo el pleno control británico. "En este extraordinario istmo -decía Creasy-, debe erigirse el modelo de la libertad, para todos aquéllos que gimen bajo la esclavitud española se cobijen en ella...nuevas colonias serían prontamente erigidas..., y todos los manantiales de riquezas y de industrias fluirían en torrentes desde todas las partes del globo hacia la madre patria...nuestros descubrimientos se abrirían diariamente para emplear la ingeniería y a los espíritus emprendedores de esta nación comercial, y una nueva vida y energía serían agregadas a este

declinante país..., si Gran Bretaña asegura este paso, no dudo que pronto dividiría o formaría un canal hasta el mar del Sur". (69)

Durante el transcurso del siglo XVIII, las desgracias y atropellos persiguieron a las tierras del istmo de Panamá. Así, por ejemplo, las Minas de Oro de Cana, en el Darién, en el año de 1702, fueron atacadas y dominadas por los ingleses, hasta que en el año de 1725, un violento levantamiento de los nativos pudo desalojarlos y posesionar nuevamente a los españoles; pero dos años más tarde, un derrumbe de la galerías de las minas suspende prácticamente su producción.

Es de observar que durante el siglo XVIII, también existen exploraciones pacíficas y con carácter plenamente científico. Ese es el caso del gobierno francés que, en el año de 1735, decide enviar una expedición científica a América, bajo la dirección de Charles-marie La Condamine, con el propósito de determinar la circunferencia de la Tierra aplicando, para llegar a semejante resultado, la medición de los arcos de meridiano a lo largo de la línea del Ecuador, cerca de Quito.

Con motivo de esta expedición-investigación, la Condamine recomendó, al pasar el istmo de Panamá, a la Academia de Sciences de París, que se realizara un examen detenido del terreno, con ánimo de localizar un sitio para la construcción de un canal.

Por otra parte, Antonio de Ulloa, científico español, acompañante de la Condamine, procedió a realizar observaciones barométricas a medida que recorría el río Chagres, como asimismo procedió a registrar la altura de las elevaciones en el tramo comprendido entre

la boca del río hasta el "Camino de Cruces".

Anotó algunas impresiones curiosas sobre la fauna tropical.

Alrededor de 1790, el gobierno francés presentó y solicitó cooperación al gobierno español sobre un plan para explorar y determinar la posible realización de un canal por tierras de Nicaragua. la contestación del gobierno español fue no acceder, por lo cual el proyecto de Martín de la Bastide, tocó a su fin.

Martín de La Bastide, recomendaba la construcción de un canal artificial, directo, de unos catorce millas de longitud, que partiera del lago de Nicaragua y llegase hasta el Pacífico, en vez de atravesar la tortuosa trayectoria del lago de Nicaragua hasta el Atlántico.

La Bastide, a su vez, señaló que un asentamiento comercial convenientemente fortificado y guarnecido en el lago de Nicaragua, proveería de una base central militar, base desde la cual España podría realizar la mejor defensa de sus distintas colonias, pues "la rapacidad es la característica dominante de la nación inglesa". (70)

En la opinión de La Bastide, una amenaza potencial aún mayor que la inglesa, venía constituida por la existencia de la naciente República de los Estados Unidos del Norte, la que, debido a su proximidad, podría fácilmente enviar un ejército invasor contra la América Central. La Bastide realizó ejercicios proféticos al sostener que el rápido expansionismo norteamericano y el crecimiento de su espíritu agresivo, atendiendo y observando que: "Los territorios de esta nueva Potencia no producen las valiosas materias primas, ni las ricas minas de oro y plata que abundan en las posesiones españolas. Tales riquezas no pueden dejar de excitarles su codicia..." (71).

Continuaba Labastide, expresando el temor que en el futuro representaría Estados Unidos: "Ya puede uno atisbar en el futuro y anticipar los esfuerzos que esta vigorosa Nación hará, tarde o temprano, para abrirse camino gradualmente hacia el Sur, para penetrar en las fértiles tierras de Luisiana y, entonces las ricas minas de Santa Fé..." (72)

Las sospechas y temores expresados por Martín La Bastide, no eran del todo infundados y pronto tuvieron confirmación cuando en 1786, Thomas Jefferson, Ministro de los Estados Unidos en Francia, procedía a escribir a su amigo Archibalt Stuart, expresándole, entre otras consideraciones, las siguientes: "Nuestra Confederación debe ser vista como el nido desde el cual toda la América, Norte y Sur, se debe poblar. También debemos cuidar de no pensar en ello, por el interés de aquel gran continente, en presionar demasiado temprano a los españoles.

Esos países, no pueden estar en mejores manos. Mi temor es que los españoles están demasiado débiles para mantenerlos hasta que nuestra población esté lo suficientemente avanzada para apoderarnos de ellos, pieza por pieza". (73)

Pasado un poco más de tiempo de estas expresiones de Jefferson, rumores sobre proyectos de un canal en el istmo, despertaron la curiosidad de éste y el 11 de diciembre de 1787, escribía desde París a Willam Carmichael, representante de los Estados Unidos en Madrid, lo siguiente: "Se me ha dicho que el corte a través del Istmo de Panamá ha sido en alguna oportunidad el pensamiento del gobierno de España, y que en una ocasión adelantaron hasta el punto de hacer un reconocimiento y examen del terreno, pero el resultado fue

impracticable u ofrecía demasiadas dificultades...Me sentiría sumamente agrado en conseguir los detalles más minuciosos sobre esto y aún copias del reconocimiento, informes, si pueden conseguirse con un gasto moderado". (74)

El 27 de mayo de 1788, Jefferson volvía a escribir a su colega en Madrid, observándole: "Con respecto al Istmo de Panamá, se me asegura que se hizo un reconocimiento y que un canal parecía muy práctico, y que la idea se descartó por razones políticas...Por razones político-filosóficas tengo un deseo de conocer este informe". (75)

Los españoles, en realidad no habían efectuado una exploración reciente en Panamá en las fechas a que se refería Jefferson y lo más posible es que éste hacía referencia al estudio e informe que realizó Gramen sobre el istmo de Tehuantepec o al de Galileo, proyectado sobre Nicaragua o quizás al de ambos.

De cualquier manera, Carmichael (Representante de Estados Unidos en Madrid) no parece que logró obtener los informes solicitados desde París por Thomas Jefferson y se estima que le envió las Notas que Antonio de Ulloa había tomado sobre Panamá y escritas en 1735.

Otro de los personajes que participó activamente en la Revolución Norteamericana, Benjamín Franklin, se interesó igualmente, el proyecto del canal. Mientras estuvo en Francia como representante de las trece colonias de ésta en Norteamérica, recibió una carta el 14 de febrero de 1779, acompañada por un manuscrito titulado: "Projet de Paix perpetuell", escrito por P.A.G. (labrador francés de Provence, cuyas siglas correspondían al nombre de Pierre André Gorgag, reo que cumplía condena de veinte años) con el ruego que lo publicara. Este



proyecto se archivó y evidentemente se olvidó, hasta el momento en que Pierre André Gorgag salió de la cárcel y pudo establecer comunicación con Franklin, solicitándole ayuda para la publicación del manuscrito, a lo cual accedió el futuro presidente de los Estados Unidos.

En el estudio de Gorgag se llega a decir lo siguiente: "Existe el Istmo de Panamá en América, y el de Suez entre Asia y Africa; los dos impiden la unión de los cuatro mares y es la razón por la que se requiere un poco más de tres años para viajar por mar alrededor del mundo, exponiéndose uno a borrascosas y muy frecuentes mares helados y costas deshabitadas.

Cada uno de estos dos istmos deben ser cortados de un mar al otro por un canal de poco más o menos sesenta pies de ancho, treinta pies de profundidad y aproximadamente cuarenta leguas de largo. Por ambos canales uno podría realizar el recorrido por agua del globo terrestre en aproximadamente diez meses y en mares que son siempre tranquilos para la navegación y muy convenientes para el establecimiento, en todas las costas, de un nuevo y beneficioso comercio entre muchas naciones". (76)

Gargaz creía en la factibilidad de viajar y de comunicarse como medio para traer la paz del mundo y que la construcción de canales en Panamá y en Suez, facilitaría grandemente tal comunicación pacífica.

El mismo Gargaz llegó a expresar que: "Dividir estos dos istmos será muy difícil y costoso, pero no será imposible para los soberanos de Europa; tan pronto como estén unidos por un Congreso justo y perpetuo, porque si ellos gastaran en esos dos canales tanto como han gastado en las guerras durante los últimos cincuenta años, es muy

cierto que ambos canales serían aproximadamente terminados en quince años". (77)

## 11.- ALEXANDER VON HUMBOLDT.

"Desde el Reino de Nueva Granada hasta las inmediaciones de la capital de México, no hay una sola montaña, una sola planicie, una sola ciudad, de la que conozcamos su elevación sobre el nivel del mar... Hasta la altura de las montañas que atraviesan el istmo de Panamá, es aún desconocida". (78)

Las anteriores palabras corresponden a Alexander Von Humboldt, quien reiteró la necesidad vital de proceder a realizar exploraciones totales y mediciones exactas en todos los posibles sitios para la construcción de un canal, investigaciones que estimaba fundamentales e indispensables para proceder a un posterior estudio de factibilidad en la construcción de un canal.

Alexander Von Humboldt, que permaneció en tierras de América Hispana desde 1779 a 1804 explorando los territorios desde el Perú hasta México, en el año 1799 recibe licencia del Rey Carlos IV de España para que, junto a Bonpland, exploraran las regiones más remotas de la América Hispana.

Humboldt, al escribir su Ensayo Político sobre el Reino de Nueva Granada (publicado por primera vez en París en el año 1808), se lamentaba de la inexistencia de una amplia y exacta información sobre los distintos proyectos e informes anteriores realizados con motivo de la construcción de un canal y procedía a exponer una breve síntesis histórica sobre el mismo, con las siguientes palabras: "Vasco Núñez de Balboa, cruzó por primera vez el Istmo de Panamá en 1513. Desde esa memorable fecha en la historia de los descubrimientos geográficos, todo el mundo se ha ocupado del proyecto de un canal; sin embargo,

hasta el día de hoy, después de un lapso de 300 años, no existe un estudio del terreno; así como tampoco una exacta determinación de las posiciones de Panamá y Portobelo". (79)

Su visión sobre el problema de la construcción del canal, llevó a decir a Humboldt que los nuevos proyectos tentativos, los cuales catalogó de norte a sur, todos -en su opinión- ofrecían "una mayor o menor probabilidad de canales o comunicaciones fluviales internas". (80)

Respecto a realizar una efectiva construcción del canal, Humboldt concluía: "Si se pudiera abrir un canal de comunicación entre dos Océanos, los productos del Norte, del Sur y de China quedarían a 2.000 leguas más cerca de Europa y de los Estados Unidos. Sólo entonces podrían efectuarse cambios considerables en la situación política del Asia oriental, porque esta legua de tierra, barrera contra las olas del océano Atlántico, ha sido por muchos años el baluarte de la Independencia de China y de Japón". (81)

En Europa, los escritos de Humboldt fueron editados varias veces. Goethe, que los leyó, pronunció estas palabras: "Humboldt, con profundo conocimiento de su materia, ha dado otros puntos donde, utilizando algunas corrientes que fluyen hacia el Golfo de México, tal vez se pueda obtener mejor resultado que en Panamá. Todo esto se le reserva al futuro y a un espíritu emprendedor... Pero yo no me sorprendería si los Estados Unidos dejaran escapar la oportunidad de realizar el trabajo con sus propias manos. Debe preverse que este Estado joven, con su decidida predilección por el oeste, haya ocupado y poblado en treinta, cuarenta años el gran tramo de territorio situado más allá de las montañas rocosas.

En tal caso, no sólo será deseable, sino casi necesaria una comunicación más rápida entre las costas orientales y las costas occidentales de Norte América, tanto por barcos mercantes como por buques de guerra, que hasta ahora sólo se ha hecho mediante los aburridos desagradables y caros viajes alrededor del Cabo de Hornos.

Por consiguiente, repito que es absolutamente indispensable para los Estados Unidos efectuar un paso desde el Golfo de México hasta el océano Pacífico; y yo estoy seguro que ellos lo harán". (92)

En 1838, por primera vez el gobierno francés se interesó en Panamá, a raíz de la concesión que hiciera el Gobierno de Nueva Granada al conceder ese mismo año un contrato a la firma representada por Agustín Salomón, que le autorizaba a construir carreteras, ferrocarriles o canales a través del Istmo de Panamá (83). Después de realizar investigaciones, Salomón presentó el resultado de sus investigaciones, estudios y proyectos al gobierno francés.

Humboldt, para fortalecer la presentación del proyecto de Salomón, escribió a éste, el 1º de agosto de 1842, una carta que fue leída en la Cámara de Diputados franceses, entre cuyos txtos se encuentra el siguiente párrafo: "...Lamento saber que Usted no haya avanzado en su interesante empresa más allá del punto en que se hallaba cuando tuve el placer de verlo durante mi última visita a París. Veinticinco años han transcurrido desde el proyecto de comunicación entre los dos océanos, por el Istmo de Panamá, el lago de Nicaragua o por istmo de Cupica, fueron propuestos y discutidos topográficamente; pero nada tendiente a realizar este proyecto, ni siquiera se ha comenzado..." (84)

## 12.- LAS IDEAS-PROYECTOS DEL CANAL Y EL MOVIMIENTO DE EMANCIPACION EN HISPANOAMERICA.

En las fechas de iniciación del Movimiento Independentista de Hispanoamérica, que podríamos situar en 1811, el gobierno español se enfrentaba a la presencia de una lucha interna política sostenida entre los partidarios liberales y los incondicionales de la forma o sistema político de la Monarquía, hecho fundamental que impidió a los estadistas españoles dedicar y concentrar sus esfuerzos en obtener la mejor solución a los problemas que la realidad venía imponiendo en las colonias de América Hispana.

Con todo, es de observar que se hicieron intentos por obtener una solución como puede ser el caso de la convocatoria a las Cortes de Cadiz, donde participaron representantes hispanoamericanos. Durante el desarrollo de los trabajos de las Cortes de Cádiz, se promulgó un Decreto ordenando la formación de una compañía que organizara los trabajos precisos para llevar a cabo la construcción de un canal; como asimismo se ordenó que se iniciaran los trabajos de fortificación del río San Juan del Norte de Nicaragua.

Asumiendo lo positivo y beneficioso, sobre el papel de tales determinaciones, tampoco es de olvidar que las mismas eran imposibles de llevarse a cabo, toda vez que el Movimiento Emancipador de Hispanoamérica ya había empezado en Venezuela, Ecuador y en Nueva Granada, que encabezado por Bolívar y Miranda, era imposible detener.

En 1819, la Federación Colombiana, que agrupaba a Nueva Granada y Venezuela, a la que se agregó un poco más tarde, Ecuador, comprendía o se extendía a la mayoría de las áreas pensadas y factibles de las

rutas canaleras.

La Federación Colombiana, presidida por Simón Bolívar, tomó el nombre de República de Colombia y no pasó mucho tiempo para que, por su instancia y apoyo, las Repúblicas Centroamericanas obtuvieran su independencia, logrando estas últimas organizar en el año 1823 la República Federal de las Provincias Unidas de Centro América, posteriormente denominada Confederación Centroamericana.

De este agrupamiento político, la consecuencia inmediata que surgió fue que todas las posibles "rutas" de un posible canal, quedaron fuera del dominio de la Madre Patria, enterrando para siempre el objetivo anhelado persistentemente por los exploradores, conquistadores y hombres de ciencia españoles.

Es conveniente observar y retener que durante el período de la lucha política de los países hispanoamericanos, el istmo de Panamá nunca formó parte de la Federación y posterior Confederación Centroamericana, como asimismo señalar que el 28 de noviembre de 1821, Panamá se declaró independiente de España y voluntariamente se unió a la República de la Gran Colombia, conservando en todo caso la facultad-derecho soberano de separarse de aquella unión, como fueron los intentos de 1830 y 1840, sucesos que, por no aprovechar en este momento, huelga referirse a ellos, aunque habría que decir que en el año de 1840, cuando dos provincias de Panamá (Panamá y Veraguas) ejercieron su derecho a separarse de la República de Colombia, formando el Estado Independiente del Istmo, adoptando una Constitución, William Radcliff, ciudadano norteamericano sugirió a Daniel Webster, Secretario de Estado de los Estados Unidos, el reconocimiento del Estado Independiente del istmo, pretensión que fue

rechazada, precedente que quizá sirva para ilustrar lo que verdaderamente ocurrió en 1903, cuando Estados Unidos fue el primero en reconocer la separación de Panamá de Colombia.

#### 12.1.- LAS TENTATIVAS DE SIMÓN BOLÍVAR

Simón Bolívar, primer Presidente de la Federación Granadina, fue el primer hombre público que se interesó en realizar un proyecto de canal que obedeciera a iniciativas y fuerzas netamente hispanoamericanas. En el año de 1815, expresó tal deseo en la famosa "Carta a un Caballero de Jamaica", donde proponía la celebración de una conferencia de naciones hispanoamericanas que efectivamente se reunió en la ciudad de Panamá en 1826, dando como resultado la discusión que representaba la construcción de un canal transistmico.

Por ser conocido el resultado del Congreso anfictiónico no vamos a repetirnos, pero sí mencionar que, entre las instrucciones que el secretario de Estado de los Estados Unidos, Henry Clay, daba a sus representantes, que por diversos motivos, no pudieron estar presentes en la celebración del Congreso de Panamá, existía una nota que señalaba que sus recomendaciones fueron ignoradas por la posterior y constante política sobre el canal que, andando el tiempo, adoptaría Estados Unidos.

Las instrucciones a que nos referimos contenían las siguientes orientaciones originarias de los Estados Unidos y estimaban que: "si alguna vez el trabajo (el canal) se llegara a efectuar y se admitiera el paso de veleros de océano a océano, los beneficios que se lograrían no serían exclusivamente para una nación; sino que deberían extenderse a todas las partes del Globo, previo pago de una compensación justa o



de un peaje razonable". (85)

Bolívar, visto el fracaso del Congreso de Panamá en 1826, intentó por sí sólo llevar a cabo sus ideas sobre la construcción de un canal. Y así, en 1827, después de una mala experiencia que representó su encargo del proyecto al Barón Charles de Thierre, comisionó al ingeniero británico John August Lloyd y al Capitan Maurice Falmar, ingeniero sueco al servicio de Colombia, para que determinaran la línea de comunicación más práctica, y que fuera propicia para intentar un canal, por aguas o bien un paso por carretera.

Para la posible ruta por tierra, Lloyd y Falmar, recomendaron una nueva línea, que comprendía un trayecto desde la Bahía de Limón hasta llegar al río Chagres. Llegados a este punto (Chagres) bordear las costas del sur del río Trinidad y tomar rumbo a la ciudad de Panamá y concluir en la localidad de La Chorrera (en el pacífico).

El tiempo vino a demostrar que el trayecto así señalado era óptimo, pues fue el que se siguió al construirse el Ferrocarril de Panamá en 1851.

Para la vía acuática, los comisionados de Bolívar, recomendaron una ruta que partiese desde el río Chagres, pasando por las aguas del río Trinidad, hasta llegar a la ciudad de Panamá y la localidad de la Chorrera y se advertía, por primera vez, que el trazado de la línea comprendía unas largas o extensas áreas bajas y planas entre las extensiones de las cordilleras.

Este estudio-informe era muy favorable y factible de realización

pero no llegó a cristalizar debido, quizá, a las frecuentes luchas intestinas que dieron por resultado la división territorial y política de la Gran Colombia y por el hecho fundamental de la muerte de Bolívar.

#### 12.2.- LA INTERVENCION DE FRANCISCO DE PAULA SANTANDER.

El 31 de marzo de 1835, el Senado Norteamericano tomó la iniciativa de aprobar una resolución solicitando al Presidente Jackson que iniciara las negociaciones para concertar un tratado con la Confederación Centroamericana y con Nueva Granada, cuya finalidad era el procurar medidas de protección a las personas y compañías estadounidenses que tenían intereses y proyectos en esas regiones.

En cumplimiento de esta resolución, el Presidente Jackson envió a Charles Biddle, con instrucciones fechadas el 1<sup>o</sup> de mayo de 1835 y después de constatar con las autoridades de Nicaragua, continúa por Panamá, llegando a Bogotá donde se dedicó a obtener información de los documentos públicos colombianos, relacionados con la empresa o proyectos de construcción de un canal.

Biddle y otros ciudadanos norteamericanos residentes en la capital de Nueva Granada, se entrevistaron con el Presidente Francisco de Paula Santander y obtuvieron de éste, el 22 de junio de 1836, un Decreto Ejecutivo que les confería, previa transmisión, los derechos de la concesión-contrato que realizó el gobierno de Nueva Granada al Barón Charles de Thierre.

El Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, en carta-feli-

citación, expresaba a Biddle: "Con el tiempo este magno y ambicioso trabajo podrá ser de suma importancia para el comercio de los Estados Unidos; lo mismo que se convertirá en el camino de las naciones para darle una nueva dirección al comercio del mundo...". (86)

### 12.3.- LAS IDEAS DE MORAZAN.

En 1837, Francisco Morazán, presidente de la Confederación Centroamericana, contrató al inglés John Bailey, para que investigara la "ruta" de Nicaragua. Este, después de seguir y explorar el río San Juan y el lago de Nicaragua, recomendó una ruta que partía del río San Juan del Norte hasta llegar al lago de Nicaragua y de allí llegar hasta el río San Juan del Sur, mediante la construcción de un canal. (87)

Aaron Clark, Alcalde de Nueva York, Herman Leroy, William Radcliff y Mathew Carey, en enero de 1838, elevaron un Memorial a la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, instando los estudios y puesta en ejecución para el inicio de los trabajos para la apertura de un canal transístmico, dándole al hecho la naturaleza de "asunto de importancia nacional".

La Cámara aprobó una resolución solicitando al Presidente que continuase las negociaciones con los gobiernos de América Central y el de Nueva Granada. El Presidente, Van Buren, envió a John Stepehens al Istmo de Nicaragua y éste, después de realizar amplios estudios, recomendó la "ruta" Nicaragua como la más deseable para la construcción de un canal, calculando en 25.000.000 de dólares su ejecución y puesta en funcionamiento.

## NOTAS

- 1.- Hegel, G.W.F.; **Lecciones sobre Filosofía de la Historia**, Revista de Occidente, Madrid, 1953, p. 209
- 2.- Lummins, Charles F.; **Los Exploradores Españoles en el Siglo XV**, duodécima edición, Editorial Laruce, Barcelona, 1939, p. 16, 17.  
"El honor de dar a América al mundo pertenece a España; no solamente el honor del Descubrimiento, sino el de la exploración que duró varios siglos y que ninguna otra nación ha igualado en región alguna. A una nación le cupo en realidad la gloria de descubrir y explorar la América, de cambiar las nociones geográficas del mundo y de acaparar los conocimientos y negocios por espacio de siglo y medio. Y esa Nación fue España".
- 3.- Alvarez Arena, Eliseo; **El Español ante el Mar**, Revista de Occidente, Madrid, 1969. El mismo autor, en la supra citada obra, p. 26, dice: "La vocación del mar la oyeron, antes que otros pueblos modernos de Europa, los de la península ibérica. la tradición cuajó también en ellos antes que en ningún otro. Aunque quepan distinguos en la afirmación, se puede decir que el Siglo XV, y ya antes entre cántabros y catalanes, por ejemplo, había tradición marinera en la península, amplia y viva disposición de ánimo que sostenía y vivificaba empresas de mar, trabajos de ataranzas, afanes de investigación, estudios astronómicos, aplicaciones cartográficas...".

Gonzalo de Reparaz, en su obra **Historia de la Colonización**, Tomo I, Colección Labor, Editorial Labor, Madrid, 1933, p. 263, expresa: "...la primera empresa marítima de los Catalanes fue la conquista de Mallorca (1114-1115). Coincide con los intentos de Gemírez para crear la marina oceánica o la precede muy poco (1130); A la marina gallega sigue luego la portuguesa y no mucho

después de muerto el Arzobispo consigue aquella, dirigida Fuaas Roupinho, su primera victoria naval...".

- 4.- Carrero Blanco, Luis; **España y el Mar**, Tomo I, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1962. En páginas 98 a 107, narra y describe, ayudado con gráficas, la "Batalla de Lepanto", donde el declive del imperio turco comenzó aquel 7 de octubre de 1571.
- 5.- Alvarez Arena, Eliseo; Ob. Cit., p. 24 final y 25.
- 6.- Vilar, Pierre; **Historia de España**, 21ª edición, traducción Manuel Tuñón de Lara y Jesús Suso Soria, Editorial Grijalbo, Barcelona, 1985, p. 48
- 7.- Entre los mejores autores que señalan con precisión la influencia de la geografía en la trayectoria y matices del acontecer humano está Toynbee y Ratzel.
- 8.- Reparaz, Gonzalo de; Ob. Cit., p. 273 a 275.
- 9.- Reparaz, Gonzalo de; Ob. Cit. p. 273 y 274.
- 10.- Gerstle Mack; **La Tierra Dividida**, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, 1978, p. 2: "Colón creía firmemente en el 'estrecho dudoso'. Murió convencido que las islas del Caribe se alineaban frente a las costas del rico Catay, y que en un punto cercano a estas islas, un estrecho conducía al Océano Indico...".
- 11.- Cordero Torres, José María; **Fronteras Hispánicas**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1960, p. 124: "Descubierta América, la Bula Inter Coetera (Alejandro VI, 4 de mayo y 24 de setiembre de 1493), otorgaba a Castilla los descubrimientos desde el meridiano a 100 leguas al oeste de Cabo Verde y Azores; pero el Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494), corrió el límite 370 leguas al oeste de Cabo Verde (confirmándolo Julio II, en 1505, Bula Ea Quae Bono Paces). La discusión, como dice Reparaz y Konetske, fue llevada con conocimientos técnicos superiores por

los portugueses que por los castellanos y no se respetó lo pactado en el Brasil; muchas dudas planteó el trazado de las líneas, quedando pendiente su interpretación..." .

- 12.- Así, por ejemplo, "el 1º de agosto de 1498, durante su Tercer Viaje, Colón vio, por primera vez, la Tierra Firme de América del Sur, cerca de la isla de Trinidad. Bordeó hacia el oeste las costas de Venezuela..., Alonso de Ojeda, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, el 20 de mayo de 1499, zarparon del Puerto de Santa María y en junio llegaron a la costa del norte de América del Sur. Es posible que su primer acercamiento a Tierra Firme fuera por algún lugar de lo que hoy es la Guyana Holandesa..., sobrepasaron la ruta de Colón y siguieron hasta el Cabo de la Vela, Colombia...". Gerstle Mack; Ob.Cit., p. 3

Véase: Cristobal Colón; Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento, Espasa-Calpe, Buenos Aires-México, 1946.

- 13.- Reparaz, Gonzalo de; Ob. Cit., p. 337.

- 14.- Gerstle Mack; Ob. Cit. p. 337

- 15.- Domínguez Ortiz, Antonio; Historia de España. El Antiguo Régimen: Los Reyes Católicos y los Austrias, Colección Alfaguara, III. Alianza Universidad, cuarta edición, Madrid, 1877, p. 64. "Pedrarias Dávila, fundó en 1519, Panamá (La Vieja) y construyó el "Camino de Cruces" que enlazaba con la corriente del Chagres, río por donde se navegaba hasta llegar al Atlántico, a la base de Nombre de Dios y más tarde a Portobelo. Estas bases eran provisionales por el mal clima, que era en realidad la mejor defensa del Istmo. Cartagena de Indias (en Colombia), frente a Portobelo era la base definitiva, porque la sequía la saneaba y acabó por ser la clave de todo el sistema español en el Caribe...". Manuel Fraga Iribarne; Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica, 2ª edición, Instituto de Estudios Políticos,

Madrid, 1971, p. 441.

- 16.- Fraga Iribarne, Manuel; Ob. Cit., p. 442
- 17.- Gerstle Mack; Ob. Cit., p. 22
- 18.- Las Casas, Bartolomé de; **Brevísima Relación de la Destrucción de las Indias**, Editorial Sarpe, Madrid, 1986, p. 32.
- 19.- Medina, Juan Toribio; **El Descubrimiento del Océano Pacífico**. Vasco Núñez de Balboa. Tomo II, Santiago de Chile, 1914, p. 139.
- 20.- Ob. Cit. supra, p. 140
- 21.- Oviedo y Valdés; **Historia General y Natural de las Indias**, Tomo VII, p. 182. Nota tomada de Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 23.
- 22.- Gasteazoro, Carlos Mnuel; **La Historia de Panamá en sus textos**, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1980, Tomo I, p. 12.
- 23.- Peralta, Manuel M. de; **Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el siglo XVI**, Madrid, 1883, p. 21.
- 24.- "En este sentido, casi todos acreditan la primera recomendación de un canal artificial a Alvaro Saavedra de Cerón, teniente allegado a Cortés y Comandante de la desafortunada expedición que éste envió a Las Molucas. Años antes, Saavedra tuvo la oportunidad de servir a Balboa en el Darién y de observar la extrema angostura del Istmo. Se ha dicho que en 1529, Saavedra propuso la construcción de un canal entre el Atlántico y el Pacífico; pero debido a su muerte, ocurrida ese mismo año en un viaje de regreso desde las 'Indias Orientales', tal recomendación, si en verdad se hizo debió formularla en 1528, antes de zarpar a México. Al parecer, la única fuente autorizada que podía dar cuenta de este proyecto es Antonio Galvao, historiador portugués y antiguo Gobernador de Las Molucas, quien escribió hacia 1533, que Saavedra, "de haber vivido hubiera abierto la tierra de Castillo del Oro y Nueva España...". Gerstle Mack; Ob. Cit, p. 35

- 25.- Johnson, W.F.; *Four Centuries of The Panama Canal*, p. 29. citado por Miles P. Duval Jr., en la obra *De Cádiz a Catay*, con prólogo de Carlos Manuel Casteazoro, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1973, p.4.
- 26.- S. Doc. N° 54 (57th. Cong.; First Session, Washington), p. 26, 27.
- 27.- H. Ex. Doc. N° 107 (47th. Cong.; 2nd. Sess.) p. 10.
- 28.- Cortés, Hernán; *Cuarta Carta. Relación de la Conquista de México*.
- 29.- Cordero Torres, José María; *Ob. Cit.*, p, 123 a 141.
- 30.- Cortés, Hernán; *ob. Cit.*, p. 5.
- 31.- Galvao, Antonio; *The Discoveries of the World, from their first original into the year of our land 1555*, London, Hatbuyt Society, 1862, p. 180.
- 32.- Bauer y Landauer, Ignacio; *Datos para la Historia de la Unión Interocéánica en América*, Madrid, Compañía General de Artes Gráficas, 1931, p. 6.
- 33.- *Ob. Cit.*, p. 36.
- 34.- Manjarrés, Ramón de; *Proyectos Españoles del Canal Interoceánico*, *Revista de Cultura Hispanoamericana*, año 3, N° 22, (15 de setiembre de 1914), Madrid, p. 20.
- 35.- Medina, José Toribio; *Ob. Cit.*, p. 21
- 36.- Bauer y Landauer, Ignacio; *Ob. Cit.*, p.6.
- 37.- Galvao, Antonio; *Ob. Cit.*, p. 180, 181.
- 38.- Cortés, Hernán; *Ob. Cit.*, p. 5.
- 39.- *Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de América y Oceanía*, Vol. 23, Madrid, 1864-1884, p. 259.
- 40.- *Ob. Cit. supra* p. 38.
- 41.- Manjarrés, Ramón de; *Ob. Cit.*, p. 21



- 42.- Vedia, Enrique de; *Historiadores Primitivos de Indias*, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, Vol. I, 1852, p. 165.
- 43.- Acosta, José de; *Historia Natural y Moral de las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1940, p. 39.
- 44.- Alcedo, Antonio de; *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América*, Vol 2, Madrid, 1787, véase: "Istmo", p. 40.
- 45.- Alcedo, Antonio de; Ob. Cit. supra, p. 40.
- 46.- Bonaparte Wyse, Lucien; *Le Canal de Panamá. L'Istme Americain*, París, Hachette, 1886, p. 122.
- 47.- Champlain, Samuel; *Narrative of a Voyage to the West Indies and México en the years 1599-1602*, London, Haklayt Society, 1859, p. 41, 42.
- 48.- Champlain, Samuel; Ob. Cit., supra, p. 40
- 49.- Peralta, Manuel M. de; *El Canal Interoceánico de Nicaragua y Costa Rica en 1620 y 1887*, Brusseis, A. Martens, 1887, p. 7
- 50.- Ob. Cit. supra, p. 8.
- 51.- Ob. Cit. supra, p. 22, 24.
- 52.- Gage, Thomas; *The English Americain*, George Routledge, London, 1926, p. 365.
- 53.- Wrigh, Irene A.; *Documents Concerning English Voyages to the Spanish Main. 1569-1570*, Hatluyt, London, 1932, p. 110.
- 54.- Wafer, Lionel; *New Voyage and Description of the Isthmus of America*, Hakluyt Society, Oxford, 1934, p. 40.
- 55.- Gage, Thomas; Ob. Cit., p. 366.
- 56.- Church, Georges E.; *Interoceanic Communication on the Western Continent*, Geographical Journal, Vol 19, N<sup>o</sup> 3, (March, 1902), p. 325.
- 57.- Colección de Documentos Inéditos Relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las Antiguas Posesiones Españolas de

América y Oceanía, Vol 41, Madrid, 1864-1884, p. 536.

58.- Ob.Cit. supra, p. 534

59.- Exquemelin, A.O.; **The Bucaners of America**, E.P.Dutton and Company, New York, 1923, p. 135. Obra citada por Gerstle Mack, en **La Tierra Dividida**, p. 66.

60.- Johnson, W.F.; **Four Centuries of the Panama Canal**, obra citada por Miles P. Duval en **Cadiz a Catay**, p. 10.

61.- Ob. Cit. supra, p. 10.

62.- Duval, Miles P.; **Cadiz a Catay**, prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, 1973, p. 12.

63.- S.Ex.Doc. N° 62 (39th. Cong. 1st. Sess.), p. 12. Anderson, op. cit., pp.471-500, contienen un informe detallado sobre la colonización Escocesa en el Darién. Citado por Miles P. Duval, Ob. Cit., p. 11.

64.- Gasteazoro, Carlos Manuel; **La Historia de Panamá en sus Textos**, Tomo I, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, 1980, p. 155.

65.- Loosley, Allyn C.; **The Guetto Bello Jaiss. M.A.R.**, Vol XIII, N° 3, 1953, p. 314-335. traducción de la cita hecha por Enriqueta Vila Vilar en su libro: "Las Ferias de Portobelo. Apariencia y Realidad del Comercio con Indias", en la Separata del Tomo XXXIX del **Anuario de Estudios Americanos**, Sevilla, 1984, p. 275-340.  
Véase: Revista Lotería N° 358 (enero-febrero), Lotería Nacional, Panamá, 1986, p. 39.

66.- Haring, Clarence H.; **Trade and Navegation between Spain and The Indies in the Time of the Habsburgos**, Cambridge, Mass. Harvard University Press, 1918, p. 196.

67.- Vice Admiral Lord Viscount Nelson, Dispatches and Letters, Vol I, Henry Colbourn, 1845, p. 7, 8. Citado por Gerstle Mack en **La**

Tierra Dividida, p. 90.

- 68.- Ob. Cit. supra, en Gestle Mack, Ob. Cit., p. 7
- 69.- Kinnlrd, Lucía B.; "Creassy's plan for selzing Panamá", Hispanic American Historical Review, Vol 13, N<sup>o</sup> 1, (february 1933), p. 64, 73, 74, 76 citado por Gerstle Mack en Ob. Cit., p. 90.
- 70.- Laborde, Jean B. de; Historie abrege de la Mer du Sud, Vol 2, París, 1791, p. 21, (Apéndice) citado por Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 94.
- 71.- Ob.Cit. supra, citado por Gerstle Mack, Ob. Cit.
- 72.- Ob. Cit. supra, p. 95.
- 73.- Jefferson, Thomas; Writings, Vol I, New York, Derby and Jackson, 1859, p. 518, en Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 95.
- 74.- Ob. Cit supra, p. 95.
- 75.- Ob. Cit. supra, p. 95.
- 76.- Gargaz, P.A.; A Project of Universal Peace, 1922 (versión inglesa), p. 33. Citado por Miles P. Duval en Ob. Cit., p. 21.
- 77.- Ob. Cit. supra, p. 96.
- 78.- Von Humboldt, Alexander; Political Essay of the Kingdom of new Spain, Vol I, London, Logman, 1811, p. 24, 25. Citado por Gerstle Mack en Ob. Cit., p. 105.
- 79.- Ob. Cit. supra, p. 26 a 45, en Gerstle Mack, Ob. Cit., p. 26.
- 80.- Ob. Cit. supra, p. 18.  
  
Véase: Pedro Mártir de Anglería; Décadas del nuevo Mundo, Editorial Bajel, Buenos Aires, 1944, p. 18
- 81.- Von Humboldt, Alexander; Ob.Cit., en Miles P. Duval, Ob. Cit., p. 27.
- 82.- Ob. Cit. supra, p. 32.
- 83.- Codificación Nacional de Colombia, Vol VIII, Colombia, p. 187 a 190.
- 84.- H. Rep. N<sup>o</sup> 145 (30th. Cong., 2nd. Sess.), p. 445. Documento

citado por Miles P. Duval, en Ob. Cit., p. 36.

- 85.- Conferencia Internacional Americana, en Reports of Committees and Discussions Thereon, Vol. IV, p. 144 (U.S.). También J.B.Moore, Digest of International, citado por Miles P. Duval, Ob. Cit., p. 30.
- 86.- H. Rep. N<sup>o</sup> 145 (30th. Cong., 2nd. Sess.) Pp. 322-326. También H. Rep. N<sup>o</sup> 322 (25th. Cong., 3d. Sess.) Pp. 85. Citado por Miles P. Duval en Cádiz a Catay, p.34.
- 87.- S.Doc. N<sup>o</sup> 54 (57th. Cong., 1st. Sess.) Part 1, pp. 41-42. Texto tomado por Miles P. Duval en Cádiz a Catay.

## CAPITULO SEGUNDO

### PROYECTOS DE CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO

#### 13.- EL CANAL FRANCES

13.1 POSICION POLITICA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA CON RESPECTO AL PROYECTO FRANCES DEL SR. EMILIO CULLEN.

13.2 ESTUDIOS Y PROYECTOS DE LA CONSTRUCCION DEL CANAL. DESDE LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE AMBERES (1871), HASTA LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE PARIS (1879).

13.2.1. EL CONTRATO-CONCESION SALGAR-WYSE.

13.2.2. EL CONGRESO DE PARIS (1879).

13.3 OPOSICION INICIAL DE ESTADOS UNIDOS AL PROYECTO DEL CANAL FRANCES.

13.3.1. RECEPCION DE LA OPINION NORTEAMERICANA POR EL EMBAJADOR ESPAÑOL EN WASHINGTON.

13.3.1.1. LA NOTA Nº 34 DE 21 DE FEBRERO DE 1880.

13.3.2. LA VISITA DE LESSEPS A LOS ESTADOS UNIDOS.

#### 14.- EL REGIMEN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL.

14.1 DELIMITACION DEL CONCEPTO DE NEUTRALIDAD.

14.2 ESTATUTOS JURIDICOS ORIGINALES DEL REGIMEN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL FRANCES.

14.3 LOS INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS.

14.4 EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK. SU ARTICULO XXXV.

14.4.1. EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK COMO POLITICA DE EQUILIBRIO DE NUEVA GRANADA.

14.5 EL TRATADO CLAYTON-BULWER. 19 DE ABRIL DE 1850.

14.5.1. INTERESES Y ANTECEDENTES INMEDIATOS

14.5.2. DISPOSICIONES GENERALES RELATIVAS A LA NEUTRALIDAD.

14.5.3. CONSECUENCIAS DEL TRATADO CLAYTON-BULWER.

14.5.3.1. REPERCUSIONES DEL INCIDENTE DE LA "TAJADA DE  
SANDIA".

15.- LA INTERNALIZACION DEL REGIMEN DE NEUTRALIZACION DEL CANAL  
CONTRA LA DOCTRINA MONROE.

15.1 POSICION O ACTITUD DEL GOBIERNO COLOMBIANO.

15.2 EL MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS, RUTHEFORD  
HAYES, A LA CAMARA DE REPRESENTANTES (8/MAR/1880).

15.3 EL PROTOCOLO DE SANTO DOMINGO VILA.

15.4 LAS INSTRUCCIONES DEL SECRETARIO DE LOS ESTADOS UNIDOS A SU  
MINISTRO EN MADRID, MR. FAIRCHILD (24/JUN/1881).

15.5 RESPUESTA DE LAS POTENCIAS EUROPEAS.

15.5.1. LA NOTA Nº185 DE 21 DE DICIEMBRE DE 1881.

15.6 DEL FRACASO DEL CONGRESO DE PANAMA DE 1881 A LA GENESIS DEL  
PANAMERICANISMO.

15.6.1. MENSAJE DEL PRESIDENTE COLOMBIANO, DR. RAFAEL  
NUÑEZ AL CONGRESO DE ESTE PAIS.

16.- POSICION O RESPUESTA DE ESPAÑA FRENTE AL PROBLEMA INTERNACIONAL  
DE LA NEUTRALIDAD DEL CANAL.

16.1 LA REAL ORDEN DE 15 DE MARZO DE 1882.

17.- LA NEUTRALIDAD Y LOS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES DE  
COLOMBIA.

## CAPITULO SEGUNDO

## PROYECTOS DE LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO.

## 13.- EL CANAL FRANCES.

En los proyectos o intentos de construcción de un canal por el Istmo de Panamá, que respondiera a iniciativas francesas, hay que ponderar, en todo caso, el hecho de que los mismos (intentos) se llevaron a efecto, principalmente, por la iniciativa particular o privada. Y, situados ya en el tiempo, hay que decir que los historiadores apuntan que el primer intento francés relacionado con el canal corresponde al Barón Charles de Thierre y quizá prueba de ello lo sea que: "en 1835, el Congreso de Nueva Granada (Colombia), discutió en Bogotá una propuesta del Barón Carlos de Thierry, pronunciándose por un canal fluvial para buques menores, en la ley de 29 de marzo, que autorizaba, además, la erección de fortificaciones, pudiendo la Nueva Granada excluir a sus enemigos en tiempos de guerra. La Concesión caducó al no cumplirse la condición de empezar las obras en el término de dos años" (1).

Este proyecto del Barón de Thierre, no llega a cristalizar, entre otras causas, por el breve término de la concesión. No obstante, el Barón de Thierre, insiste en su idea y posteriormente logra el apoyo de comerciantes franceses establecidos en la isla Guadalupe, de entre los cuales va a sobresalir Agustín Salomón, que obtiene del Gobierno de Nueva Granada una primera concesión de explotación, confirmada por el Congreso de dicho país, el 29 de mayo de 1835; y una segunda concesión, el 30 de marzo de 1838. Esta segunda concesión, obtenida por Agustín Salomón y demás socios, también fue

objeto de caducidad toda vez que la fecha señalada para el inicio de los trabajos, 1842, se cumplió sin haber éstos empezados. En la segunda concesión otorgada por el Gobierno de Nueva Granada a Agustín Salomón, se advierten dos elementos significativos: Primero, Se le concedía el derecho-concesión de construir un canal con los correspondientes derechos de explotación del mismo, por un término de ochenta años. Segundo, Se le concedía, a su vez, los derechos de construcción y explotación de un ferrocarril, por un tiempo de cuarenta y cinco años.

En el interín citado, 1834-1842, estimamos que no hay que olvidar dos datos esenciales que quizá de algún modo contribuyeron a la no realización de los proyectos del Barón de Thierre, Salomón y demás socios. Por un lado, "en 1835, el Coronel norteamericano Biddle, realizó estudios para construir el camino transítmico, e incluso llegó a estipular un amplio convenio con las autoridades colombianas". (2). Por otro, la construcción de una vía acuática a través del Istmo de Panamá era idea obsesiva de los panameños y se entroncaba con los problemas políticos en el interior del Istmo panameño. Tan es así que, a manera de ejemplo, "Mariano Arosemena, durante toda su activa vida pública, fue el más caracterizado propulsor de la idea de dicha construcción. Entendía y con él toda la clase dirigente panameña, que con esa vía el Istmo realizaría su destino de convertirse en "EMPORIO COMERCIAL", como se expresa en el pronunciamiento separatista encabezado por el General Tomás Herrera, en 1840, y que venía siendo expresado en todos los anteriores pronunciamientos separatistas de 1830 y 1831, y que recoge Justo Arosemena en sus monografías tituladas "El Estado Federal y El Convenio de Colón". (3).

Acorde con las fechas, hay que decir que, para noviembre de



1839, el Ministro de Nueva Granada en Londres, Manuel Mosquera, con la esperanza de obtener una vía de propiedad y control del Gobierno Granadino, se aferraba a la política de obtención de préstamos extranjeros que garantizaran la financiación del proyecto y, establecer desde esa premisa, una garantía conjunta de neutralidad del Istmo, por parte de los Gobiernos de Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos.

Pero, la proposición de Mosquera no recibió mayor respaldo y "en junio de 1842, el Congreso de Bogotá declaró caducadas todas las concesiones de tránsito y, en el otoño de 1843, proclamó específicamente, la abrogación de la concesión de Agustín Salomón. La Agustín Salomón et. Compagnie, aunque no había efectuado ningún trabajo todavía, rehusó aceptar la anulación e insistió que su concesión se mantenía en vigor. Los representantes de la Compañía Salomón en París, apelaron a Fracois Guizot, Ministro de Relaciones Exteriores de Francia, para que respaldara sus alegatos, al mismo tiempo que Mosquera, representante de Nueva Granada, presionaba nuevamente al gobierno francés para que participara en una garantía internacional de la neutralidad del Istmo". (4).

El Ministro Guizot, aunque deseaba que el canal se construyera, bien por una empresa privada o por la colaboración de los gobiernos de Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos, rehusó los pedimentos de los representantes de Salomón y, a su vez, los propios de Mosquera, proponiendo como solución "enviar a Panamá a un ingeniero de Minas, Napoleón Garella, con la misión de estudiar el problema de la unión de los dos océanos mediante la excavación del Istmo". (5).

Garella y Jacques de Courtine, exploran y evalúan el Istmo

durante varios meses y la innovación más notable, propuesta por Garella, fue que la construcción se realizase por medio de un inmenso túnel de alrededor de 3, 3, millas de largo que llevaría el canal a través de la cordillera; pero el gobierno francés no hizo ningún intento para llevar a cabo las propuestas de Napoleón Garella, ni menos dio paso alguno para negociar un tratado con Nueva Granada. A la vista de los hechos, Salomón y sus asociados, abandonaron bajo protesta sus planes de construcción de un canal. No obstante este fracso, Salomón y sus amigos, logran fundar la "Panamá Company", con idea de construir y manejar un ferrocarril a través del Istmo. Así, por medio de su abogado y agente, Mateo Klein, obtienen del Congreso de Nueva Granada, la firma de un contrato para la construcción del ferrocarril (10 de mayo de 1847), contrato que será ratificado el 8 de junio de 1847.

Todos estos descritos intentos se van a frustrar debido a los sucesos de la política interna francesa, los estallidos revolucionarios de 1848, que no permiten que la "Panamá Company" venda sus acciones como medio de financiación de la obra, trayendo como consecuencia última la imposibilidad de depositar la suma de 600.000. de francos que exigía el gobierno colombiano, como garantía por lo cual el 8 de junio de 1848, el Congreso de Nueva Granada declara abrogado el contrato firmado con la "Panamá Company", el 8 de junio de 1847, relativo a la construcción de un ferrocarril por el Istmo de Panamá.

Históricamente, es evidente que, además de los ya descritos-suscintamente- intentos, proyectos de construcción de un canal por el Istmo de Panamá, por parte francesa, se sucedieron otros, tales como el de Henry Bourdiol, año 1850, que propone la construcción de una

canal de esclusas por la región de Darién, proyecto que posteriormente, en el año 1859, recibe el interés del Dr. Emilio Cullen. También es de señalar que en el año 1864, el teniente de la Marina francesa, Henri Bionne, propone como ruta más idónea para la construcción de un canal, la región del río Atrato.

Convencidos de la importancia del estudio de los mencionados proyectos, pero a la vez, obligados por razones de sistematización y concreción, estimamos beneficiosos pasar a ofrecer una serie de elementos y textos documentales político-diplomáticos con ánimo de interesar que, en algunos momentos precisos en el desenvolvimiento de las iniciativas francesas, el gobierno español adoptó una u otra posición con respecto a ellos, pues, desde "el año 1842, el Secretario de Relaciones Exteriores de Colombia, Ospina, se dirigió a los gobiernos de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Holanda y España ofreciéndoles la construcción del canal". (6). Siendo así, veamos algunos rasgos de la política española de la época.

### 13.1.- POSICION POLITICA DEL GOBIERNO DE ESPAÑA CON RESPECTO AL PROYECTO FRANCES DEL DR. EMILIO CULLEN.

El proyecto de construcción de un canal, iniciativa del Dr. Emilio Cullen, se basaba en el proyecto propuesto, por el también francés, Henri Bourdiol, año 1850, y lo significativo del mismo es que en el proyecto se hablaba y pensaba en un canal construido y puesto en funcionamiento utilizando el sistema hoy vigente, del juego de esclusas.

El Dr. Cullen, solicitaba el respaldo del gobierno español a su

proyecto de construcción de una canal para la región del Darién en el Istmo de Panamá. Prueba de dicha solicitud es la Nota número 498, de 29 de noviembre de 1859, que el Embajador de España en Panamá envía al Excelentísimo Señor Primer Secretario de Estado Español, expresándole:

"Adjunto tengo la honra de pasar a manos de V.E., una exposición dirigida a S.M., por el Dr. Cullen en que da cuenta de un proyecto para reunir los océanos Atlántico y Pacífico por medio de un canal que atravesaría el Istmo de Darién, y pide que la Reina, Nuestra Señora, le preste auxilio en la misma forma que lo han hecho ya los Soberanos de Francia e Inglaterra". (véase: Documento Núm. I.).

La respuesta al texto de la citada Nota, fue dada por el Ministro de Estado Español, mediante la Nota no numerada, fechada en Madrid el 23 de enero de 1860 y que a continuación reproducimos dada la exactitud con que aborda el tema.

Al Embajador de S.M. en París.  
Madrid, 23 de enero de 1860.

Excelentísimo Señor. Se ha recibido su Nota primera Secretaría al despacho de V.E., Nº 469 de noviembre último, juntamente con una exposición a S.M., relativa a un proyecto de canal para unir el océano Atlántico y el Pacífico.

Enterada la Reina, Nuestra Señora, de su contenido, se ha servido mandarme obligar a V.E., que tome informes de ese Gobierno de si es cierto lo manifestado por el Dr. Cullen, autor del Proyecto, de haber acogido el Emperador favorablemente su pretensión de que se nombre un ingeniero y un buque de la Marina de Guerra Francesa para presenciar los trabajos del Istmo del Darién que han debido comenzar este año.

El Gobierno de S.M., espera asimismo del celo de su Excelencia que también averiguará si el de Gran Bretaña piensa mandar algunos Comisionados que le representen en esta ocasión.". (véase: Documento Número 2)

Por otra parte, la decisión del gobierno español, es comunicada al primer interesado del proyecto, el Dr. Emilio Cullen, por medio del Primer Secretario de Estado de España, que, entre otras consideraciones le comunica que:

"La Reina, mi Augusta Soberana ha recibido de la Embajada de España en París, la comunicación que Ud. dirige el 3 de noviembre del año último al Gobierno de S.M., en la que da cuenta de un proyecto para unir el Mar Atlántico al Pacífico por medio de un canal que atravesaría el Istmo del Darién y pide para llevarlo a cabo se le presten ciertos auxilios en la misma forma que los han hecho ya los Soberanos de Francia e Inglaterra.

El Gobierno de S.M., se ha enterado con interés de la citada comunicación y siente no poder en la actualidad que las muchas atenciones del servicio no le permiten coadyuvar por su parte a la realización de sus pensamientos de tan reconocida importancia..." (véase: Documento Número 3)

A tenor de los documentos inmediatamente citados, podemos concluir que quizá el no apoyo español al proyecto de construcción del canal por el Dr. Emilio Cullen, se debió a que en su ánimo pesó mucho las dudas o ambigüedades que tanto Francia como la propia Gran Bretaña prestaron al proyecto, pues, si bien es posible aceptar, con ciertas reservas, que el gobierno francés apoyó el proyecto, tampoco es menos cierto que su Embajador si bien se manifestó interesado en la empresa, su decisión final se hizo depender, en gran medida, de la respuesta de Gran Bretaña que, consultada sobre el particular respondió que no pensaba dar ningún apoyo material a la obra. Todo ello nos lo hace saber el Embajador de España en París que, respondiendo a las instrucciones recibidas desde Madrid, de realizar consultas ante el gobierno francés y el de Gran Bretaña sobre el proyecto del Dr.Cullen, pasa a informar al Ministro de Estado español, lo siguiente:

"...el proyecto del Dr. Cullen halló en efecto muy buena acogida en un principio en el Emperador que parecía estar dispuesto a proteger la empresa proporcionando un buque e ingenieros civiles, como lo ha indicado Mr.Cullen.

Pero, el Emperador mismo sólo se manifestó en ánimo de integrarse en la empresa en caso de que el Gobierno inglés lo hiciese también por su parte, y el Gobierno de Gran Bretaña...ha manifestado diciendo que no pensaba dar ningún apoyo material a la obra.

Esta respuesta ha paralizado las buenas disposiciones el Gobierno Francés y sin que pueda decirse que el asunto está

abandonado, es lo cierto que desde hace algún tiempo no ha vuelto a tratarse de él en las oficinas del Gobierno...". (véase: Documento Número 4).

13.2.- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE LA CONSTRUCCION DE UN CANAL, DESDE LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE AMBERES (1871), HASTA LA CELEBRACION DEL CONGRESO DE PARIS (1879).

Antes de iniciar los aspectos y hechos sucedidos en la referidas reuniones internacionales, hemos estimado conveniente hacer una pequeña introducción con vista a obtener una mayor comprensión que nos la brinda las palabras del panameño Justo Arosemena que señala que "Entre 1867 y 1875, bajo el Gobierno de Johnson y con particular dinamismo durante Grant, se sucedieron los sondeos y presiones diplomáticas y la exploraciones sobre el terreno, desde Tehuantepec hasta el Darién. Mientras en Estado Unidos había durado la Guerra de Secesión, franceses y británicos habían estado muy activos, los primeros en México y los segundos comprometidos con los Estados Confederados y adueñándose del Caribe, donde menudeaban sus bases, a la vez, intereses comerciales y militares.

En Panamá, los Estados Unidos tenían asentados sus reales desde el Mallarino-Blidlack, pero ahora, sin que aflojaran sus potestades militares, decrecía en cambio el comercio transístmico, desplazado por el flamante ferrocarril norteco.

En rápida sucesión, Washington y Bogotá negocian y luego dejan de refrendar tres tratados para la construcción de un canal. Aunque vienen constituyéndose como primera potencia en el área, Estados Unidos procura sobre todo ganar tiempo, adueñándose de la concesión para obstruir la posibilidad de que otros se les adelanten (como, en

efecto, poco después lo lograrían los franceses). Colombia, por su parte, procura un compromiso que le permita protegerse de los británicos". (7)

Celebrado en 1871, en la ciudad belga del mismo nombre y conocido formalmente como "Congreso de Ciencias Geográficas, Cosmográficas y Comerciales", adquiere su importancia toda vez que a partir de dicha reunión se realizaran estudios con carácter más científicos sobre la posibilidad de construcción de un canal, interviniendo en ellos representantes, sectores financieros-comerciales y personalidades científicas.

En el desarrollo del Congreso, los eruditos geógrafos adoptaron al punto y aplaudieron con calor la resolución-recomendación del proyecto de construcción de un canal por el Darién, cuya titularidad correspondía al ciudadano norteamericano residente en Cartagena (Colombia), Anthoine De Gogorza. La recomendación llamaba la atención de las grandes potencias marítimas y a todas las sociedades científicas y su adopción tuvo origen en una conferencia que ante el Congreso pronunció en agosto de 1881, el General Honorario Wilhelm Hein, Agregado Militar de la Legación norteamericana en París. El General Wilhelm Hein, había hecho suyo el proyecto de Gogorza y estaba convencido que el "paso" indicado por éste último, realmente existía.

El proyecto de Gogorza, en pocas palabras, se había levantado sobre un viaje que éste hizo a España en 1864, donde recopiló un número de mapas y documentos del siglo XVIII que incluían aquellos preparados por Millan en 1788 y toda esa documentación hizo creer a De Gogorza que realmente existía "un paso bajo" en algún lugar entre los tributarios superiores del río Tuira y los inferiores del río Atrato,

todos ellos localizados en la región del Darién. Así, pues, De Gogorza, llega a Panamá en noviembre de 1865 y con la colaboración del francés Jules Flachet y de otro ingeniero francés, Louis de Lacharme, estructura un proyecto-informe que recomendaba un canal de esclusas que iría en línea recta desde un punto en el río Tuira, cerca de la villa del Real de Santa María hasta un poblado, Paya, donde doblaría bruscamente hacia el sur y se comunicaría con el río Cacarica en la vertiente atlántica.

El proyecto de De Gogorza, como decía Flachet, "sin esclusas es imposible"(8) y costaría probablemente 60.000.000 a 70.000.000 millones de dólares y tomaría 20 años en construirse.

La compañía francesa "Interoceanic Canal Commission", se organizó en enero de 1870 para ejecutar el proyecto de De Gogorza, pero pronto dió escasa importancia al mencionado proyecto porque una segunda expedición naval, en diciembre de 1870 y dirigida por Selfidge y Lull, llegó a la conclusión, por el examen del lado pacífico de la cordillera y la cuenca del río Tuira, que la excavación de un canal a través del terreno quebrado sería excesivamente costosa.

No obstante este primer fracaso, la "Interoceanic Canal Commission", no se excluyó de futuras competencias y "cuatro años más tarde, después de que el Congrès des Sciences Géographiques, Cosmographiques et Commerciales de Amberes (Bélgica), se realizó en París del 1 al 11 de agosto de 1875, una Conferencia similar con la participación de hombres ilustres, bajo los auspicios de la "Société de Géographie de Paris", donde un grupo de delegados discutió ampliamente el problema de una vía interoceánica. Bionne, de Puydt, y De Gogorza se presentaron para exponer personalmente sus respectivos planes del



Darién.

Joseph E. Nourse, profesor en el Observatorio Naval de los Estados Unidos, describió los proyectos Lull-Menocal, para los canales con esclusas en Panamá y Nicaragua. Ferdinand de Lesseps, expuso, en pocas palabras, la historia del Canal de Suez, recién terminado, y De Gogorza se refirió a los estudios marítimos de los Estados Unidos, pero sólo para asegurar que las altitudes de varios pasajes (sitios) estimados por su propio delegado, Lacharme, "eran casi aproximadamente los mismos que aquellos indicados por los ingenieros de la expedición norteamericana" (expedición naval que había llegado al Darién en 1870, compuesta por Selfridge y Lull, que se dedicaron a realizar, durante dos meses, cuidadosas investigaciones en la vertiente atlántica), cosa que sin duda resultaba ser una gran desviación de la verdad". (9).

El 24 de marzo, la Societé Geographique de Paris" (10), nombró una comisión con el fin de invitar a todas las sociedades geográficas importantes del mundo a que enviaran a un representante a una convención internacional sobre el canal y, se proyectaba costear, de manera mancomunada, una exploración definitiva por las distintas rutas.

La capacidad y organización de tales sociedades científicas internacionales no llegó a ponerse a prueba y sí, en cambio, una compañía privada, la "Societé Civile Internationale du Canal Interocéanique du Darién", que ofreció sufragar los gastos de las investigaciones. Entre los directores de la compañía figuraban el General Etienne Türr, el Barón Jacques de Reinach y Lucien Bonaparte Wyse. Inmediatamente la Compañía envió a De Gogorza a Bogotá y

obtiene, el 28 de mayo de 1876, una concesión provisional del Gobierno de Colombia para realizar sólo estudios de factibilidad. La razón de esta limitación encuentra fundamento porque la Constitución colombiana de 1867, concedía a la "Compañía del Ferrocarril de Panamá (representada por los sres. Spinwall, Chauncey y Sthepens), un privilegio de explotación para todo tipo de comunicaciones transoceánicas que se construyera entre las fronteras de Panamá con Costa Rica y los límites del Darién; además se les concedía los derechos para exigir indemnización en caso de construcción de un canal por el oeste de una línea que unía a Cabo Tiburón y Punta Garachinés (en la región del Darién).

El 7 de noviembre de 1876, Bonaparte Wyse, acompañado de su auxiliar, el Teniente Armand Reclús, llegan a Panamá donde se les une Pedro J. Sosa (ingeniero panameño) y A Bolfour, ingenieros nombrados por el Gobierno colombiano y "mientras se llevaban a cabo las investigaciones de Bonaparte Wyse, sobre el mejor sitio para la construcción de un canal por el istmo de Panamá, otras expediciones efectuaban investigaciones por o en el resto del Istmo Centroamericano" (11), confirmando lo que en boca de Justo Arosemena dijimos al inicio y siendo así que durante la segunda mitad del siglo XIX, las principales potencias políticas y económicas de la época se interesaban en la construcción de una vía interoceánica. Este interés, era el fruto de la mayoría de las potencias, del sector privado, salvo un poco de los Estados Unidos cuyo Gobierno Federal, a partir del final de la Guerra Civil va a tomar un particular empeño en la futura construcción de una vía interoceánica.

A su retorno a París, Lucien Bonaparte Wyse, llevó el más desalentador informe al no encontrar una abertura suficientemente

baja en el Istmo que permitiera la construcción de una canal sin un túnel; pero en su proyecto alternativo, menos costoso, aunque de mayor longitud y pensado sobre la vía de los ríos Tuira, Cúe y Cacarica, hasta llegar al río Atrato, por medio de un túnel de 2.300 pies de longitud y cinco esclusas de cada declive, tampoco satisfizo a Ferdinand de Lesseps, que deseaba un canal como el de Suez (sin esclusas y sin túneles).

En noviembre de 1877, Bonaparte Wyse, regresa a Panamá y se dedica a explorar otras posibles rutas, incluyendo aquellas situadas dentro de la zona de exclusividad que la "Compañía del Ferrocarril de Panamá", previamente en 1867, había obtenido del gobierno colombiano. Lucien Bonaparte Wyse, con Pedro J. Sosa, estudian pero pronto desechan la ruta del río Bayano y llegan a la convicción que la ruta seguida por el actual canal era la que mejores posibilidades ofrecía.

Con estas conclusiones viaja a Bogotá y el 20 de marzo de 1878, Wyse y el General Salgar, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, firman el contrato-concesión conocido como Salgar-Wyse.

Napoleón Wyse, regresa a Panamá, pasa luego por Nicaragua y Washington, llegando a París el 11 de agosto de 1878, donde prepara un informe que verdaderamente contenía cuatro proyectos y "para llegar a una conclusión definitiva en relación con la ruta del canal y escoger entre un canal a nivel y un canal por esclusas, con o sin túneles, la Societé Civile Internationale du Canal Interoceanique du Darien, resolvió convocar a un gran congreso internacional a reunirse en París en mayo de 1879". (12).

## 13.2.1.- EL CONTRATO-CONCESION SALGAR-WYSE.

Era un contrato-concesión, firmado el 20 de marzo de 1878, entre Lucien Bonaparte Wyse, por parte de la Société Civile Internationale du Canal Interoceanique du Darien (formada en París en 1876) y el General Salgar, Ministro de Relaciones Exteriores en el gobierno de Aquileo Parra, Presidente colombiano que había favorecido la empresa del canal. El Senado y la Cámara de Diputados de Colombia, luego de introducir algunas enmiendas, lo ratificaron y el 18 de mayo de 1878, fue sancionado por el nuevo presidente colombiano, sr. Julián Trujillo.

El contrato-concesión Salgar-Wyse, estipulaba, entre otras, una concesión-privilegio a Wyse de 99 años, permitía tres años de investigaciones, dos años adicionales para la organización de la compañía y doce años más para la construcción del canal. Asimismo, el Gobierno colombiano podría conceder una prórroga máxima de seis años. Además, la República de Colombia concedía a la empresa 500.000 hectáreas (casi 1.253.000 acres de tierras baldías, que podía incluir cualquier mina encontrada en ellas).

Por su parte, el Gobierno Colombiano, recibía, como contraprestación, 750.000 francos, entregados por la compañía antes de finalizar el año 1882; se convino también pagar a Colombia el 5% del importe bruto de los impuestos por los primeros 25 años de operaciones del canal; el 6% durante los siguientes 25 años; el 7% por los terceros 25 años y el 8% durante el período final del convenio.

Al terminar el contrato-concesión, a los 99 años, Colombia recibía la propiedad entera, sin costo alguno, de la empresa, excepto

las 500.000 hectáreas de tierra.

En el Salgar-Wyse, se estipuló que, si el canal resultaba ser construido al oeste de la línea Tiburón-Garachiné, (región del Darién), la compañía francesa se haría cargo de llegar a un arreglo amistoso con la "Compañía del Ferrocarril de Panamá" que en 1867, había obtenido una concesión para explorar y explotar esas mismas áreas, dándole derecho, a su vez, a exigir una compensación, indemnización si llegaba a ser construido el canal por la región descrita.

Con toda la importancia que representaban las anteriores estipulaciones, en el Contrato-Concesión Salgar-Wyse, existía una de gran trascendencia comprendida en su artículo 21., que venía a establecer la obligación con respecto a "los concesionarios a quien en el futuro les suceda en sus derechos, podrán transmitirlos a otros capitalistas o sociedades financieras, pero les es absolutamente prohibido cederlos o hipotecarlos, por ningún título, a ninguna nación extranjera o gobierno extranjero".

Asimismo, la mencionada Concesión, establecía la cláusula que si el canal no estaba construido en la fecha señalada por la Compañía, ésta perdería todos sus derechos, cláusula que cobrará importancia en los años 1902-1903, cuando la "Société Civile Internationale du Canal Interocéanique du Darien", pretendía vender sus derechos de concesión a lo que se oponía el gobierno colombiano que consideraba que, de acuerdo con el texto contractual Salgar-Wyse, aquella facultad de la Compañía había vencido, estaba caducada.

Para concluir con el Contrato-Concesión Salgar-Wyse, hay que

decir que el mismo fue sometido a una revisión en el año 1890, mediante el Contrato Roldán-Wyse que, fundamentalmente venía a establecer una prórroga a los franceses para la construcción del canal, fijada hasta el año 1904.

### 13.2.2.- EL CONGRESO DE PARIS. -1879-

La razón de su celebración obedece a que en el anterior de 1871 y en la posterior reunión de 1875, no se llegó a identidad de puntos sobre un "veredicto" unánime de proyectos de construcción de un canal.

Este Congreso se inicia en el mes de mayo y entre las numerosas delegaciones (13) figura la representación española, llamando la atención la delegación francesa que, además de ser la más numerosa, tenía en su seno a personalidades de la talla del Conde Ferdinand de Lesseps, Gustavo Eiffel y el ya conocido Lucien Bonaparte Wyse.

Por contra, la delegación de los Estados Unidos, era una de las menos numerosas y entre sus miembros destacaba el Contraalmirante Ammen y el ingeniero de origen cubano Aniceto G. Menocal, ambos fervientes partidarios de la ruta por Nicaragua.

El sistema de trabajo se estableció sobre la base de comisiones (14), siendo la más importante la Comisión Técnica (15), que debía decir cuál era la ruta más ventajosa para la construcción del canal por el Istmo Centroamericano (Istmo de Panamá), ruta ésta que logró primar sobre la de Nicaragua por ser defendida con gran entusiasmo y aportes técnicos de Ferdinand de Lessps que contó con el apoyo que le ofreció Wyse, personalidad que, a su vez, dominó los trabajos de la

Cuarta Comisión de la cual formaba parte, suceso expresivamente narrado por Gerstle Mack (16) con texto como el siguiente: "Lesseps se levantó para presentar la resolución definitiva y expresarla con estas palabras: 'El Congreso estima que la excavación de un Canal Interoceánico a nivel del mar tan deseable para los intereses del comercio y la navegación, es factible, y que para valerse de las facilidades indispensables en cuanto al acceso y operación que un canal de esta clase debe ofrecer ante todo, debe extenderse desde el Golfo de Limón hasta la Bahía de Panamá". (17).

La votación tuvo lugar inmediatamente, son el resultado de 74 votos a favor de la resolución, 8 opuestos, 16 abstenciones y 38 ausentes.

En el Congreso de París, de 1879, de Lesseps, representaba sólo a la "Société du Geographie de París" y la concesión para la construcción de un canal por Panamá todavía pertenecía a la "Société Civile du Canal Interocenique de Darien", representada por Lucien Bonaparte Wyse, el General Etienne Túr, el Barón Jacques de Reinach, que enviaron al ingeniero de Gogorza a Nueva Granada logrando éste obtener el 28 de mayo de 1876, una concesión provisional del Gobierno de Bogotá, concesión que fue prorrogada el 20 de marzo de 1878, mediante la firma del conocido y famoso Convenio Salgar-Wyse que, a manera de síntesis, podemos decir, que estipulaba un privilegio por noventa y nueve años, permitía tres años para investigaciones, dos años adicionales para la organización de la Compañía y doce más para la construcción del canal.

El gobierno colombiano podía conceder una prórroga máxima de seis años. La Compañía se comprometía con el gobierno colombiano a

pagarle la cantidad de 750.000 francos antes de finalizar 1882 y la República de Colombia concedía a la empresa 500.000 hectáreas de tierra. Al finalizar los noventa y nueve años la propiedad entera, excepto las 500.000 hectáreas de tierra, regresarían a Colombia sin costo alguno. Los derechos derivados del Convenio no podían ser transferidos ni transmitidos a gobiernos o naciones extranjeras, pero sí a particulares o sociedades privadas.

Siguiendo a un clásico en la materia, Gerstle Mack, "tan pronto como anunció su aceptación para dirigir la empresa del canal, de Lesseps, dio los pasos necesarios para adoptar legalmente el nuevo proyecto. El 5 de julio de 1879, firmó un contrato provisional para adquirir la concesión del canal, incluso la concesión de las 500.000 hectáreas de tierra y todos los mapas, diseños e informes de la "Société Civile du Canal Interoceanique du Darien". El derecho de compra iba a ser válido por un término de dos años, durante los cuales de Lesseps se comprometía a organizar la compañía del canal y a obtener los fondos necesarios. la "Sociedad" pidió 15.000.000 de francos, pero de Lesseps rehusó pagar más de 10.000.000 y después de regatear sobre el precio, los vendedores aceptaron sus condiciones".(18).

Como se sabe, el proyecto de construcción del canal por el Istmo de Panamá, encontró oposición y argumentos de rechazo de toda naturaleza, pero una "específica y mucho más efectiva oposición vino de los poderosos banqueros franceses y propietarios de prensa.

Para probar lo imprescindible que era, realizaron una vigorosa campaña dirigida por Emile de Girardian, propietario del "Petit Journal" y Levy-Cremaux, presidente de la "Sociedad Francesa-Egipcia",



contra el proyecto de Panamá. Los financieros basaron su propaganda anti-Panamá en cuatro objeciones: dificultades técnicas, baja estimación del costo del proyecto, lo insalubre del clima y la probable oposición de los Estados Unidos". (19).

Así, pues, sin el pleno apoyo de sus conciudadanos (a fines de julio de 1879, de Lesseps, publicó circulares donde pedía suscripciones de acciones de 500 francos cada una. La suscripción, que tuvo lugar el 6 y 7 de agosto de 1879, fracasó miserablemente. Sólo 60.000 de las 800.000 acciones totales encontraron comprador), del Gobierno francés, y "pese a la hostilidad de Washington, aquella compañía, presidida por el Vizconde de Lesseps, artífice del Canal de Suez (1861), aspira a construir una vía marítima a través del Istmo". (20).

El 30 de diciembre de 1879, de Lesseps arriba a Colón, puerto del sector del Atlántico de Panamá y en la tarde del 1 de enero de 1880, tuvo lugar la inauguración de la empresa con actos y discursos, entre los que destaca el pronunciado por el señor Don Antonio Ferro, Comisionado por el Gobierno de Colombia, que realiza un breve ejercicio histórico de los intentos y proyectos del canal, aspectos que se reflejan con la aportación del Documento número 5 de este trabajo.

Siendo claro el convencimiento sobre las ventajas económicas futuras que reportaría la construcción del canal para la Metrópoli española, que todavía conservaba como posesiones a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, presto el Cónsul español en Santo Domingo, pasa a informar al Ministro de Estado español, la posibilidad y conveniencia de declarar a Cuba y Puerto Rico, como "Puertos Francos" para la Compañía

de Lesseps, el igual que lo hiciera Santo Domingo, pues,

"La importancia que esta disposición tendría para nosotros que poseemos las islas de Cuba y Puerto Rico, que reúnen en mi concepto más y mejores condiciones que ésta de Santo Domingo para constituirse en "puertos de escala" en la vasta navegación a que dará lugar cuando se efectúe la apertura del Istmo...". (véase: Documento Número 6).

### 13.3.- OPOSICION INICIAL DE ESTADOS UNIDOS AL PROYECTO DEL CANAL FRANCES.

La actitud, posición y política de hechos norteamericanos, evidentemente negativos o contrarios a la construcción del canal francés, respondía a unas raíces e intereses bien determinados, de naturaleza económica, política geoestratégica.

Para situarnos más cerca del tema, habría que recordar que en la reunión internacional del Congreso de París de 1879, a pesar de que salió triunfante la "ruta" de Panamá, ciertos sectores y partidarios, "inclusive para las altas esferas de poder norteamericanas, Nicaragua resultaba la "ruta" más factible" (22) para realizar el proyecto de canal presentado por el Contraalmirante norteamericano Ammen y el ingeniero estadounidense de origen cubano, Aniceto G. Menocal, que logran para una compañía norteamericana obtener en 1880, una concesión del gobierno de Nicaragua, para la exploración y construcción de un canal por aquella región, hecho que nos hace saber el Consul General de España en Centroamérica, mediante Nota número 16, de 14 de junio de 1880, enviada al Ministerio de Estado español en Madrid.

La inmediata citada nota, dice:

Muy Señor Mío.

Tengo la honra de remitir a V.E., la "Gaceta Oficial de Nicaragua" de 29 de mayo último, la cual llega en este instante a mis manos, insertando una disposición importante, la que trata de la concesión que el Gobierno de aquella Nación (Nicaragua) hace a una Compañía norteamericana representada por el señor Menocal, del canal interoceánico.

Ventajosas son, según V.E., tendrá a bien observar, las bases del contrato; permitiéndome manifestar a V.E., que en las Repúblicas de Centroamérica hay mayor acogida al proyecto Menocal que al planteado por el Mr. de Lesseps.

Seguiré las huellas de trascendental asunto, proponiéndome estudiar de cerca las consecuencias mercantiles y políticas que, en pro o en contra de los intereses de nuestro país resulten de la proyectada navegación del canal por Nicaragua...". (véase: Documento Número 7).

Fiel a su compromiso de mantener informado al Ministro de Estado español en Madrid, sobre el proyecto del Canal por Nicaragua, el Consul General de España en Guatemala, le envía otra Nota, la Número 38, con fecha de 11 de noviembre de 1880, exponiendo una sucinta descripción técnica y geográfica del referido proyecto de canal, comunicándoles, esencialmente que:

"...el ingeniero Menocal, se ocupa de la inspección de aquella vía, reformando el anterior presupuesto y modificando el plan anterior, el que exhibió el año pasado en París..." (véase: Documento Número 8).

Como dice Nelson Martínez Díaz, opinión compartida por los demás los historiadores, "la existencia de una canal a través del Istmo de América Central -que la Potencia del Norte comenzaba a considerar de interés nacional-, hacía previsible una futura política anexionista de algunos puntos claves. Un país cuya frontera interna se había ampliado desde el Atlántico hasta el Pacífico por obra de la colonización en el Oeste, había sentido renacer su interés por el estratégico canal a lo largo del siglo XIX. Varios hechos lo confirman.

Ya en 1846, la firma de un tratado con la República de Nueva Granada autorizaba a los Estados Unidos para tender una línea férrea a través del Istmo. Por el Tratado Clayton-Bulwer, ajustado con Gran Bretaña, en 1850, ambas Potencias se comprometieron a neutralizar el dominio de la zona por un tercer país.

Cuando en 1878, se firmó el acuerdo con la Compañía Francesa del Canal Interoceánico de Ferdinand de Lesseps, Estados Unidos obtuvo del Gobierno de Colombia, por el Tratado Mallarino-Bidlack, la garantía de libre tránsito de las tropas norteamericanas". (22).

Siendo cierto el anterior criterio, como lo confirma el mayor estratega de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, Nicholas J. Spykman, "una vez adquirida California, Estados Unidos no podía contemplar impasible que una ruta marítima entre sus dos costas estuviese en manos de un poder naval extranjero". (23).

Un elemento más que nos ayuda a comprender la oposición inicial de los Estados Unidos al proyecto de construcción de un canal francés, viene constituido por la conjunción y presencia de factores e intereses de naturaleza económica y "es necesario recordar que la producción industrial norteamericana estaba recibiendo un formidable impulso en la segunda mitad del siglo XIX, que sólo era comparable con el que experimentaba, a su vez, Alemania". (24).

En los Estados Unidos, se nota que "a partir de mediados del siglo XIX, se da un considerable impulso económico que se acelerará notablemente en la década de 1870. Hay varios elementos que confluyen para provocar ese fenómeno. Por un lado, una mejor organización de la vida económica permite un manejo más ágil de

mayores concentraciones de capitales en sociedades anónimas, aptas para las grandes empresas de la época. El sistema bancario crece, se racionaliza y concentra a medida que aumenta su radio de acción. Empresas navieras, compañías ferroviarias, establecimientos fabriles, son todas organizaciones de gran volumen que trascienden las posibilidades de la antigua fortuna privada".(25)

Y, este proceso, como dice el citado Nelson Martínez Díaz, da como resultado que "ya en 1879, comienzan a formarse los primeros 'trust' que tienden al monopolio de la producción y concentración de capitales: la 'Standar Oil Company', ocupa en esta tendencia una posición de vanguardia, y la generalización del fenómeno provoca la Ley Sherman de 1890". (26).

En la década final del siglo XIX, época en la cual estamos situados, "se produce la absorción de la mayoría de las empresas y compañías menores a través de paquetes de acciones.

Es la época del fortalecimiento de grupos económicos controlados por los Rockefeller, los Du Pont, los Morgan o los Mellon.

Su influencia en los grandes sectores bancarios les permiten centralizar el proceso de fusión, y ello acentúa sus necesidades de expansión". (27).

Los intereses de naturaleza económica-financiera-industriales de los Estados Unidos en el área de América Central y del Caribe, lograrán su protección de 1846, cuando Benjamín A. Bidlack, Encargado de Negocios de los Estados Unidos en Bogotá y el Presidente de la República de Nueva Granada, Tomás Cipriano Mosquera, firmaron el

Tratado Mallarino-Bidlack que, entre sus primeros treinta y cuatro artículos establecía compromisos y arreglos comerciales recíprocos.

Pero es de observar que, mediante el artículo treinta y cinco de dicho Tratado, el gobierno de Nueva Granada concedía a los ciudadanos y embarcaciones de los Estados Unidos todos los privilegios comerciales que gozaban sus propios ciudadanos y barcos nacionales, como asimismo les otorgaba el derecho de garantizar que la vía de tránsito a través del Istmo de Panamá o los medios de comunicación que existían o pudieran existir, los cuales serían libres y gratuitos para el gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos y para el transporte de cualquier artículo de comercio lícito, perteneciente a ciudadanos de los Estados Unidos

Obviamente, con una garantía legal-internacional de la magnitud del Tratado Mallarino-Bidlack, unida a la titubeante posición europea en la protección de sus intereses, sumada al desorden político-social interno y falta absoluta de coordinación en sus políticas exteriores de los recién independizados países hispanoamericanos, adicionando todo ello al grado de doctrina que había alcanzado en los Estados Unidos, las manifestaciones de su Presidente en 1823, James Monroe, contribuía a dar por resultado que: "a medida que Estados Unidos se hacía más y más poderoso; manifestábanse sus estadistas de acuerdo a que el canal viniese a quedar exclusivamente bajo su control". (28).

En consecuencia, Estados Unidos reaccionó de modo fulminante cuando, en 1879, una compañía francesa inspirada por el éxito de Lesseps al abrir el Canal de Suez, obtuvo una concesión del gobierno de Nueva Granada para construir un canal a través del Istmo de Panamá.

La prensa publicó editoriales, el Congreso recibió un "bombardeo" de protestas, el Presidente Hayes, en su Mensaje a la Cámara de Representantes, el 8 de Marzo de 1880, exigió con argumentos basados en un riguroso análisis geopolítico, cuyos extremos más sobresalientes nos los hace saber el Ministro Plenipotenciario de España en Washington en la Nota número 50, fechada en aquella capital el 11 de marzo de 1880, Nota que envía al Ministro de Estado Español en Madrid y que es del tenor siguiente:

"El día 8 (de marzo de 1880), la Cámara de Representantes recibía el Mensaje del Presidente que acompañó a este Despacho, en el que como podrá ver V.E., Mr. Hayes, sin nombrar la doctrina Monroe se declara decidido partidario de ella tal como ahora de entiende, negando toda autoridad a las naciones de Europa para proteger cualquier canal interoceánico.

Los documentos a que el Mensaje se refiere tienden a probar que los Estados Unidos en sus relaciones con los países de Centroamérica han observado siempre una política de amistad, interesándose en todas ocasiones por su independencia y prosperidad; que este Gobierno ha manifestado un deseo de que las ventajas que se deriven de un canal cualquiera en el Istmo sean repartidas equitativamente entre todo el comercio del mundo; que el importantísimo interés que tiene para los Estados Unidos un canal interoceánico en Centroamérica ha sido reconocido por los Gobiernos europeos; que este país ha intervenido en el Istmo todas las veces que lo ha creído necesario para la protección del Ferrocarril de Panamá, que los intereses de los Estados Unidos son los mismo que los de otros países de América, y por último, que los cambios extraordinarios que la construcción de un canal ha de ocasionar son importantísimos para este país.

De estos precedentes se deduce, en concepto del Secretario de Estado, que el Gobierno de Colombia no puede concluir contrato alguno con compañías particulares sin someterlo antes a la aprobación de los Estados Unidos..." (véase: Documento Número 9).

La oposición de los Estados Unidos al proyecto de canal de Lesseps, obedecía, fundamentalmente, a la "orientación aislacionista de Estados Unidos, la cual significaba la ausencia de ligas con Europa y un deseo de mantener al Viejo Mundo fuera de América. Orientación aislacionista que se reflejó en la doctrina Monroe que definía, con

mayor concreción, los deseos de Estados Unidos de limitar la influencia exterior en las "Américas". La esencia de la doctrina Monroe, enunciada primero en 1823 y posteriormente considerada como la piedra angular de la política de los Estados Unidos, era un deseo que Europa mantuviera las "manos fuera de América". (29).

Por todo lo expuesto, podríamos concluir que la oposición norteamericana al proyecto de construcción del canal por Panamá, a cargo de Lesseps, obedecía -en esencia-, a que cualquier construcción de un canal constituía una suprema inquietud, no ya sólo por su importancia económica, sino porque el dominio de cualquiera otra potencia sobre el mismo afectaría a los elementos de defensa, a la unidad territorial y política, a la paz y a la seguridad de los Estados Unidos.



13.3.1.- RECEPCION DE LA OPINION NORTEAMERICANA POR EL  
EMBAJADOR ESPAÑOL EN WASHINGTON.

Como dice el autor panameño Julio Yau: "la celebración del contrato Salgar-Wyse, de 1878, que autorizaba a una empresa francesa para construir un canal por Panamá, hizo peligrar la posición norteamericana respecto al monopolio que deseaban para abrir la vía.

El Gobierno francés tuvo que explicar que no estaba ligado en forma alguna a la empresa, pues, de lo contrario, hubiera aparecido como una brecha de la doctrina Monroe". (30).

Este antecedente, unido a las decisiones que se tomaron en el Congreso de París de 1879, en relación con la construcción del canal por Panamá, origina en Estados Unidos un movimiento de opinión pública que, con la claridad deseada viene a poner de manifiesto el Embajador español en Washington, en la Nota número 113, fechada en Nueva York, el 27 de junio de 1879, enviada al Ministro de Estado español en Madrid y, so pena de caer en el tópico de "que la misma no tiene desperdicio alguno", nos atrevemos a reproducirla a continuación.

Nueva York, 27 de junio de 1879

POLITICA.

Al Excmo. Sr. Ministro de Estado  
El Ministro Plenipotenciario de S.M.

Excmo. Señor:

Muy Señor Mío. Los acuerdos del Congreso reunido en París bajo los auspicios de la Sociedad Geográfica de aquella ciudad y dirección inmediata del Mr. de Lesseps, para llevar a cabo un canal interoceánico, están siendo causa de preocupación general en este país y objeto principal de las discusiones de la prensa.

En un principio, cuando se reunió el Congreso para tratar de la mejor dirección del canal, todos los periódicos americanos se mostraron favorables a esta idea, creyendo prevalecería el plan que sus Comisionados tenían estudiados e iban a presentar.

Estos Comisionados eran el Almirante Ammen, el Comodoro Selfridge y Mr. Menocal, los cuales han defendido con gran entrega y entereza su proyecto, pero como V.E., sabe, no ha sido aceptado y se ha dado preferencia al plan de Mr. Wyse, Teniente de Navio francés.

Tan luego aquí se tuvo noticia de este acuerdo cambió la opinión general y se ha levantado una gran cruzada contra el Congreso de París procurando demostrar que, Europa no debe mezclarse en los asuntos de América, que los Estados Unidos solos, de conformidad con las Naciones del Sur de América, corresponde ocuparse de este asunto, y ya es tiempo de que prevalezca la doctrina Monroe evitando que las naciones de Europa bajo cualquier pretexto intervengan o se mezclen en lo que principalmente interesa a las americanas.

Las Cámaras se han ocupado de este asunto, y, adjunto remito a V.E., un ejemplar de cada uno de los Mensajes que a excitación de las mismas les ha dirigido el Presidente, remitiendo el Informe del Secretario de Estado en que da cuenta de las gestiones de desde 1846 viene practicando el Gobierno de los Estados Unidos para promover la construcción de un canal interoceánico por el Istmo del Darién; y el de la Comisión Facultativa nombrada por el Presidente en Marzo de 1872 para el estudio y construcción de dicho canal.

En el primero, como verá V.E. se da cuenta de los diferentes tratados que este Gobierno ha realizado o intentado realizar con Nueva Granada, Méjico y otros Estados para obtener en su favor todas las ventajas posibles en el paso por el canal, siendo su propósito no emprender la construcción del mismo por su cuenta, pero sí asegurar la protección más decidida por medios de tratados a las Capitales Americanas que se comprometiesen en la empresa.

En el segundo informe da cuenta la Comisión Facultativa de sus trabajos y dice que la vía conocida con el nombre de la vía de Nicaragua que empieza en el Atlántico y termina en el

Pacífico (Puerto Brito), es el mejor.

Hace cuatro días que el General Brunside, ha presentado al Senado la siguiente proposición: "En vista de que desde hace 50 años el pueblo de la Unión adoptó la doctrina Monroe por la que las Naciones de América han sabido conseguir y mantener su independencia, sin consentir que pueda considerárselas capaces de sufrir otra vez ser ocupadas por ninguna potencia europea, el Senado y la Cámara de los Estados Unidos declaran que verían con gran inquietud toda tentativa de las Potencias Europeas para establecer bajo su protección y dominación un canal marítimo por el Istmo del Darién y que este acto no podría menos de ser considerado como una manifestación de deseos poco amistosos hacia los Estados Unidos.

Esta proposición ha pasado al Comité de Negocios Extranjeros y no es probable que presente su informe, o que si lo presenta pueda discutirse en esta Sesión, pues lo probable es que las Cámaras se cierren dentro de pocos días.

El General Brusinde, cree que este es el momento de advertir a la Europa que los Estados Unidos no permitirán que el canal se construya ni se administre por otras naciones, pues, si se dejan empezar los trabajos sería ya tarde". (Véase: Documento Número 10).

13.3.1.1.- LA NOTA NUMERO 34 DE 21 DE FEBRERO DE 1880.

Pocas veces en la labor de investigación, en la búsqueda de documentación, se encuentra uno con un instrumento que, de una manera extensa pero clara y sobria a la vez, recoge los aspectos o puntos del tema que estudiamos. Pues bien, respondiendo a esa excepción un documento diplomático español de la época recoge y nos hace saber los aspectos esenciales que rodearon la actitud-posición negativa del Gobierno de Washington, su prensa y clase política en general.

Siendo así, reproducimos enteramente la Nota Nº34, de 21 de febrero de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario español en Washington al Ministro de Estado español en Madrid y que dice:

"Excmo. Señor.

Muy Señor Mío. Por mi Despacho número 220, fecha 24 de diciembre último, tiene V.E., conocimiento de los alarmada que se halla la opinión pública de este país y de las discusiones habidas en el Senado a consecuencia del proyecto de Mr. Lesseps, de abrir un canal de navegación en Panamá que ponga en comunicación los dos océanos. Este proyecto se consideró desde el primer momento como atentatorio a los derechos de los Estados Unidos sobre todo el continente americano y de mucha más difícil ejecución que otro propuesto por el Almirante Ammen y patrocinado por los americanos, de hacer el canal por la Vía de Nicaragua, bajo la dirección de los Estados Unidos.

Mientras los partidarios de este último se esforzaban en organizar una compañía imaginaria que no ha podido formarse, y mientras la prensa en general proclamaba las ventajas del Canal por Nicaragua, Mr. de Lesseps, con la desición y energía que le es característica, abandonaba Francia y llegaba a los Estados Unidos de Colombia con un pequeño ejército de obreros e ingenieros, dispuestos a llevar a cabo personalmente la inspección preparatoria de la gran obra que se propinía realizar.

Recibido con el mayor entusiasmo por el pueblo y Gobierno de Colombia obtiene de éste el permiso necesario y empieza sus trabajos con gran vigor y confianza, hallando la ejecución de la empresa mucho más fácil de lo que de antemano se esperaba.

La sorpresa y el enojo con que se recibieron estas noticias no pudieron ser más unánime, ni más exagerada.

Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes, en la prensa y en los círculos políticos, en todas partes, estalló un grito de indignación; no se hablaba más que de sostener la sabia política de Monroe, especie de escudo invulnerable con el que los políticos de ese país se creen armados siempre para defender su independencia y atacar la de las demás, y en vez de considerar el proyecto de Mr. de Lesseps como una obra de utilidad general intentada por una empresa particular, parecía que todas las naciones de Europa se habían coaligado para apoderarse no ya de una parte de los Estados Unidos de Colombia o cualquiera otra del continente americano, sino del territorio de los Estados Unidos. La mayoría de la prensa excitaba al Gobierno a prepararse para una guerra extranjera a fin de defender y hacer respetar la tan manoseada y elástica doctrina Monroe.

El Senado y la Cámara de Representantes, el partido Republicano y el Demócrata, todos sentían del mismo modo. El Senador Bayard, uno de los hombres más sensatos e ilustrados de este país, poco amigo siempre de exhibirse, candidato demócrata a la futura presidencia, en un discurso sobre la redención del papel moneda dijo: "Por ahora no hay nubes en el horizonte político que presagien una guerra, ¿Pero quién puede predecir cuando se levantará?. El proyecto de unir los dos grandes océanos por un canal a través del Istmo es de importancia universal, y el corazón de todo americano proclama que ese proyecto ha de ser realizado bajo la salvaguarda de los Estados Unidos. Nuestro derecho puede ser puesto en tela de duda, pero ha de ser mantenido. Todos los consejos de la previsión y la providencia los exhortan a aprovechar el día y prepararnos para la guerra como medio más seguro de evitarla". Estas palabras, pronunciadas por un hombre tan desapasionado y de tan elevado carácter como Mr. Bayard produjeron gran sensación y merecieron la aprobación unánime del Senado, el cual, a propuesta del General Gordon, nombró un Comité que pidiera al Gobierno todos los antecedentes que existen acerca de un proyecto de canal por la vía de Nicaragua e informase a la Cámara de cuanto ocurriese respecto al de Panamá.

Uno de los periódicos más hostiles a la empresa de Mr. de Lesseps, el "WORLD", de Nueva York, aprobando la formación de dicho Comité, ofreció ayudarle dando cuenta a sus lectores de todo cuanto se hiciese en el Istmo del Darién y en Europa para suplantar la influencia de los Estados Unidos en la América Central, así como de todo cuanto haga o deje de hacer el Gobierno de la Unión para impedirlo. El "EVENING POST", el "POST", el "TRIBUNE", el "STAR" y otros se expresaban en el mismo sentido, evocando siempre la doctrina Monroe y diciendo que había llegado el momento de aplicarla.

Todos han dirigido fuertes censuras por su inacción al Honorable Secretario de Estado, tratando de presentarlo en oposición con el Presidente de la República al que se considera como defensor decidido de dicha doctrina. Pero el hábil hombre de Estado, Mr. Evarts, ha sido de los pocos que no se ha dejado llevar de la corriente general, limitándose a interrogar al Representante de Francia, Mr. Ousrey, acerca de las miras del Gobierno francés en este asunto, y quedando satisfecho con la declaración que obtuvo de que aquel consideraba la empresa de Mr. de Lesseps como una empresa particular en la que para nada se mezclaría.

Estas seguridades de Mr. Ousrey, dadas en nombre de su Gobierno fueron acogidas favorablemente como una prueba de buena amistad de la República francesa, pero sin embargo no satisfacían, porque aún suponiéndolas sinceras no eran una garantía de que el mismo Gobierno francés por la fuerza de las cosas no se viese más adelante en el caso de quebrantarlas contra su voluntad.

La síntesis del pensamiento de los americanos, en cuanto se refiere a cualquier ingerencia europea en este continente se encierra en estas frases: "La intervención de una Potencia europea, por limitada que sea, pondría en peligro los intereses americanos. Todo Estado de la América Central, de Colombia o de Méjico, puede trazar sobre su territorio los canales que le convenga, pero estos no pueden ser ejecutados por una Potencia extranjera en condiciones que puedan poner obstáculos a la prosperidad o al engrandecimiento de los Estados Unidos. Estos no deben tolerar ningún embargo europeo que paralizaría el progreso hacia el Sur". (véase: Documento Número II.) [Subrayado nuestro].

El Ministro Plenipotenciario de España en Washington, en la misma Nota referida y con una claridad meridiana pasaba a exponer sus conclusiones en el asunto de la oposición norteamericana al proyecto de canal de Lesseps, de la siguiente forma:

"...Vea V.E., con cuanta razón digo al principio de este Despacho que la doctrina Monroe, tal como se interpreta, es el arma de que aquí se valen para defender su independencia, atacando a la de las demás Naciones de América. Nada parecía que podía calmar la excitación de los ánimos, y sin embargo, nada más notable que el cambio que se ha operado en pocos días, rectificando la opinión pública que se hallaba tan extraviada. Dos periódicos, el "HERALD" y el "TIMES", son los que han hecho este milagro. El primero empezó a predicar la calma, diciéndo que hasta el presente la obra de Mr. de Lesseps no pasa de ser un proyecto y que éste no puede realizarse sin capital, que no será suscrito sin la garantía de los Estados Unidos; que el Gobierno francés no patrocina la obra y que hasta ahora no existe más que una concesión hecha por el débil Gobierno de Colombia; que la Francia, mejor que otro país ha tenido una experiencia instructiva de lo sutil que es querer sobreponerse a la doctrina Monroe; y que es bien seguro que no abriga tal pensamiento. Aún dado el caso de que el canal se construya, será declarado neutro, lo que no puede hacerse si no se garantiza que un considerable trayecto de mar, a partir de cada extremo, sea agua neutral, pues, si los buques y cargamentos fueran protegidos sólo mientras pasaran el canal quedarían enseguida sujetos a ser capturados.

La neutralidad de las aguas adyacentes será indispensable y no hay Nación de Europa que pueda garantizarla, por lo tanto, los Estados Unidos nada tendrán que temer, y el canal se vería virtualmente cerrado en tiempo de guerra. Con más

resolución y valentía el "TIMES", ha planteado la cuestión en su verdadero terreno, ridiculizando las diferentes ediciones que para fines particulares se inventan de la doctrina Monroe, cuya historia hace y explica perfectamente. Manifiesta los grandes beneficios que el comercio del mundo obtendrá de la construcción de un canal interoceánico y muy especialmente el de los Estados Unidos. Estos, ha dicho, hace más de veinte años que sienten la necesidad de es gran vía de comunicación, han hecho los esfuerzos posibles para llevarla a cabo, no han podido adelantar un solo paso, se presenta un hábil ingeniero francés que ofrece garantías de realizarla, que pide a los Estados Unidos se interesen en su empresa, la cual es puramente comercial y por lo tanto los Estados Unidos deben acudir con sus capitales a la ejecución de la obra, seguros que la Nación que más se interese será la que tenga mayor influencia.

Este lenguaje y la publicación de cartas del ingeniero americano que acompaña a Mr. de Lesseps, dando cuenta del buen resultado de los trabajos y el deseo de aquel de que los Estados Unidos se interesen principalmente en su empresa han modificado completamente la opinión, y hoy, sin poder decirse que la han cambiado, es lo cierto que hoy se discute con más calma y sensatez la conveniencia de la empresa..."

Siento distraer la atención de V.E., con la lectura de este ya largo Despacho, pero he creído deber exponer los hechos mencionados, porque ellos demuestran como a pesar de la facilidad con que en este país se acogen los más absurdos principios y las más falsas teorías; siempre, por lo regular, triunfa y se sobrepone ese instinto práctico que unido a la gran actividad y amor al trabajo de estas gentes, forma la base del desarrollo y prosperidad de la Nación Norteamericana....". (véase: Documento Número II. Subrayado nuestro).

### 13.3.2.- LA VISITA DE LESSEPS A LOS ESTADOS UNIDOS.

La oposición inicial de los Estados Unidos al proyecto de la construcción del canal bajo la dirección de Lesseps, convence a éste de la necesidad de realizar un viaje a los Estados Unidos.

El 24 de febrero de 1880, Lesseps y un grupo de acompañantes llegan a Nueva York, pero como su interés estaba ceprado en Washington decide trasladarse a esa ciudad donde pasó una semana, logrando conversar con el Presidente Hayes, que estimamos le ofreció poco, por no decir ningún estímulo, si tomamos en consideración que

pasadas pocas fechas, concretamente el 8 de marzo de 1880, el Presidente Hayes, en su mensaje a la Cámara de Representantes, exponía, entre otros puntos que:

"La política de este país es tener un canal bajo el control americano... Estados Unidos no puede consentir en ceder esta exclusiva en cualquier potencia europea... Un canal interoceánico cambiará esencialmente las relaciones geográficas entre las costas del Atlántico y el Pacífico de los Estados Unidos, y entre los Estados Unidos y el resto del Mundo..." (véase: Documento número 9).

Lesseps, aunque bien enterado de que el Gobierno de los Estados Unidos tenía una opinión desfavorable a su proyecto, se sorprendió por el grado de intensidad

"De la oposición que se hacía a este proyecto en el Congreso, en la prensa y en los círculos políticos... La política, la administración, todos los asuntos importantes en este país parecía que se habían olvidado con la llegada de Mr. Lesseps, para no ocuparse más que de éste y de su proyecto por el Istmo de Panamá..." (Véase: Documento número 9).

La llegada de Lesseps a los Estados Unidos es vista desde otra perspectiva sin negar la anterior, negativa y de mejor provecho para el proyecto francés, por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington, que pasa a informar al Ministro de Estado español en Madrid que:

"La acogida que a Mr. de Lesseps se le ha dispensado no ha podido ser más lisonjera, pues, un gran número de personas y casi todas las Sociedades allí establecidas se han esforzado en manifestarle muestras de simpatía y deferencia... En todas estas Sociedades se le ha invitado a hablar para explicar su proyecto y en todas lo ha hecho con gran extensión..." (31).

Por lo tanto, Lesseps tuvo la oportunidad de exponer y explicar su proyecto de manera pública y, en refrendo de ello el Ministro Plenipotenciario de España en Washington, nos hace saber el éxito de:



"su discurso ante "Society of Civil Engineers", en una recepción que dió la colonia francesa en Nueva York y a la que concurrieron 8.000 personas. Empezó diciendo que su carrera había sido en un principio la de diplomático, no siendo conocido como ingeniero hasta que emprendió las obras del canal de Suez. Hizo una descripción de estas obras, de las dificultades que había tenido que vencer para llevarlas a cabo y comparándolas con las del Istmo de Panamá procuró demostrar que éstas eran muy inferiores. Dijo que el primer canal propuesto para cruzar el Istmo Americano lo fue en tiempos de Felipe II. Habló de la Conferencia que tuvo lugar en París en 1879, donde fue elegido presidente y dijo que en ella se discutieron los varios proyectos presentados, votando 72 de sus miembros por la vía de Panamá y 8 en contra, con 12 abstenciones...." (32).

Continuando con la trayectoria que adoptó Lesseps para difundir y defender su proyecto en los Estados Unidos, hay que decir que el mismo día (8 de marzo de 1880) en que el Presidente Hayes exponía su mensaje a la Cámara de Representantes de los Estados Unidos,

"Mr. de Lesseps, era recibido ese mismo día (8 de marzo de 1880) y el siguiente por el Comité de la Cámara de Representantes, encargado de todo lo concerniente al canal interoceánico y a él expuso su proyecto en términos familiares a los que había empleado en la Sociedad de Ingenieros Civiles y con la claridad que le es propia, sosteniendo las ventajas de la vía de Panamá en contra de las demás que se han estudiado, entrando en detalles y datos que vendrían a probar su fácil ejecución en un período de ocho años, abrigando la esperanza de reunir el capital suficiente.

Para terminar dijo que había ido a hablar de política, pero que sin embargo no podía menos que expresar su satisfacción por el Mensaje Presidencial, porque ciertamente sería muy ventajoso para su proyecto la protección de los Estados Unidos...". (véase: Documento número 9).

Sabemos que de Lesseps, expresó su "satisfacción" por el Mensaje del Presidente Hayes, obedeciendo al hombre político que llevaba dentro, pero este gesto de cortesía no disminuía el convencimiento

"que su viaje no había producido ninguna ventaja, material ni moral para su empresa, recibiendo sólo muestras de simpatías y de deferencia hacia su persona; por corroborarlo así el Mensaje Presidencial que designaba la oposición que los Estados Unidos deben hacer a todo

proyecto que se intente llevar a cabo bajo la influencia europea, el mismo se abstienen de mencionar cuál es el proyecto al que éste país (Estados Unidos) ha de prestar la suya ...". (33).

De su visita a los Estados Unidos, de Lesseps llega a la conclusión de que "en los Estados Unidos, si bien la prensa y el público se ocupa de esta cuestión (el canal), es lo probable que no encontrará ninguna ayuda ", (34), situación que nos la confirma el Ministro Plenipotenciario de España en Washington por medio de la Nota Nº 78, fechada en Washington el 1 de mayo de 1880, remitida al Ministro de Estado español en Madrid, exponiéndole que:

"La cuestión (del Canal de Panamá) se encuentra en el mismo estado que cuando tuve la honra de dirigir a V.E., mi Despacho Nº 50, en que incluía el Mensaje citado, y en vista de la decidida actitud de éste Gobierno en contra del proyecto y de la dificultad de reunir los inmensos capitales que requiere tan colosal obra, sin contar con el apoyo de este país, se puede asegurar que la Compañía que preside Mr. de Lesseps no llevará a cabo, por ahora, la gran obra que se proponía emprender en breve plazo". (Véase: Documento Número 12)

Como consecuencia de haber experimentado "in situ" la oposición a su proyecto de canal, de Lesseps dió los primeros pasos para contrarrestar el negativo ambiente y desfavorable opinión con "la organización de un "Comité Americano", cuyo primer presidente fue Richard Wigginton Thompson y su misión era impedir la influencia de los partidarios de los proyectos rivales, imprimir propaganda a favor del canal a nivel por Panamá, obstaculizar la legislación hostil a la empresa, inducir a los inversionistas americanos a suscribir acciones de la Compañía Francesa, y en general fomentar los intereses de la Corporación". (35)

Con el nombramiento y prestigio de Thompson. los esfuerzos desplegados por el hábil e infatigable de Lesseps, por desvanecer las

prevenciones norteamericanas que existen contra su proyecto, encuentran cauce válido y provoca por un lado una reacción positiva, como expresa el Ministro Plenipotenciario de España en Washington:

"Richard Wiggitton Thompson, actual Ministro de la Marina, que goza de gran autoridad por su talento entre los hombres de negocios, acepta la presidencia del "Comité American", establecido en América para representar al canal de Panamá, cargo que se ha apresurado a aceptar dimitiendo del que desempeña en el Gabinete de Mr. Hayes.

La conducta de Me. Thompson, ha causado gran sensación, pues, nadie se figura que un hombre de su autoridad, y que por su actual posición debe estar más enterado que otro alguno de las probabilidades de éxito de la empresa, prestara su nombre y concurso a una obra imaginaria ...".  
(Véase: Documento Nº 13).

Ello unido a que "insistiendo sin descanso en este empeño, Mr. de Lesseps, sin arredrarse por la oposición que aquí había encontrado, como no le arredró la que el Gobierno inglés hizo en un principal Canal de Suez, organizaba una compañía en Europa con los principales banqueros, procuraba interesar en ella a los capitales de este país (Estados Unidos), o a algunas personas importantes, y anunciaba haber colocado todas las acciones que constituyen el capital necesario para la realización de su empresa" (36), en definitiva dió como resultado que,

"La prensa americana mostrábase incrédula del éxito satisfactorio que parecían tener los trabajos de Lesseps, pero ya discutía con más templanza la conveniencia del canal de Panamá, cuya realización no le iba pareciendo tan imposible, si bien consideraba más ventajosos el de Nicaragua ... y poco habían adelantado los partidarios de éste para organizar la compañía que intentaron organizar poniendo a u frente al General Grant, hasta que viendo el terreno que iba ganando Mr. de Lesseps, se han reunido hace pocos días en esta capital los principales interesados dispuestos a llevar a cabo sus pensamientos ..." (Véase: Documento Nº 13)

En la misma tesitura, hay que decir que el nombramiento de Mr.

Thompson, como Presidente del "Comité Americano" establecido por De Lesseps, para defender su proyecto en los Estados Unidos, provoca a ,

"Los celosos guardadores de la acomodaticia doctrina Monroe y han vuelto a dar la voz de alarma, presentando en el Congreso Mr. Craps, de Massachusetts, una proposición en la que pide la aplicación de la citada doctrina, y sostiene que la construcción de un canal interoceánico por el Istmo bajo los auspicios de un Gobierno extranjero, es una violación patente de los principios Monroe, y no debe tener la sanción de los Estados Unidos. Otro Diputado, Mr. Cox, dijo que: "Si llegaba a presentarse ocasión, los Estados Unidos demostrarían a Mr. de Lesseps, que todavía existen". (Véase: Documento Nº 13).

Encontrándonos en el momento álgido de las discusiones suscitadas en el Gobierno, prensa, círculos políticos de los Estados Unidos, sobre la conveniencia del canal por la "ruta" de Panamá, o por la "ruta" de Nicaragua, Thompson, como esperaba de Lesseps, se convierte en el mejor intérprete para combatir y desvirtuar la tan zarandeada doctrina Monroe y, en consonancia,

"parece haber manifestado a un redactor del "HERALD" que la construcción del Canal de Panamá, no implica el menor peligro, ni el menor amago contra la política tradicional de éste país, ni es necesario acudir a las luchas de ningún género para obtener el predominio de la vía". (Véase: Documento Nº 13)

Al final del año de 1880, el Ministro Plenipotenciario de España en Washington, mediante Nota Número 204, fechada el 15 de Diciembre de 1880, enviada al Ministro de Estado español en Madrid venía a resumir las anteriores discusiones, manifestando:

"El hecho es que la opinión pública se ha modificado notablemente desde el año último, en que como dije a V.E., el proyecto del canal de Panamá se consideraba como una ofensa a este país y nadie se atrevía a defenderlo.

Hoy, se discute su conveniencia; las empresas rivales, como la del canal por Nicaragua, apresuran su organización y todo

hace creer que en un plazo no lejano se vea realizada, por una u otra vía, esa obra tan gigantesca de la que tanto provecho ha de resultar al comercio de todas las naciones". (Véase: Documento Nº 13).

Con ánimo de concluir con este punto, es necesario decir que los primeros meses de 1881, comprendían la elección del nuevo presidente de los Estados Unidos, siendo designado James A. Garfield y, a la vez, fue nombrado como Secretario de Estado, James G. Blaine, hombre de gran significación en la futura política exterior norteamericana.

Pasadas las elecciones, inmediatamente las Cámaras del Congreso de los Estados Unidos, concentraron,

"todo su interés en las discusiones que han tenido lugar en el comité encargado de informar sobre los diferentes proyectos de un canal interoceánico... Llamados a dicho Comité cuantas personas se hallan interesadas en uno y otro proyecto..., las discusiones han servido para ilustrar la opinión y hacer ver lo absurdo de la invocación de la doctrina Monroe, siquiera no haya bastado para convencer a lo que parece, a la mayoría del Comité, que ofuscada por un patriotismo mal entendido, se empeña en creer que el canal de Panamá llevado a cabo por una Compañía Francesa vulnera los derechos que los Estados Unidos pretenden tener en todo el continente Americano..." Véase: Documento Nº 14).

El citado documento diplomático español (documento Nº 14), nos permite saber que el General Thompson, Presidente del "comité Americano", organizado por de Lesseps, para defender su proyecto, acude al "Comité de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos, donde pronuncia un

"elocuente discurso en favor del citado canal, demostrando con un valor aplaudido hasta por algunos de sus adversarios, lo equivocado de semejante concepto, y que la doctrina Monroe ni tiene la interpretación que se le da, ni más importancia que la opinión particular de un presidente de los Estados Unidos, sin que en modo alguno pueda considerarse como precepto obligatorio para el pueblo americano, ha causado gran impresión y modificado gran parte

de la opinión pública. No es de creer, sin embargo, que haya llevado la convicción a la mayoría del Comité, que probablemente informará a favor del Canal por Nicaragua, insistiendo en considerar el de Panamá como atentatorio a los derechos de soberanía de los Estados Unidos..." (Véase: Documento N° 14).

#### 14. EL REGIMEN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL.

##### 14.1.- DELIMITACION DEL CONCEPTO DE NEUTRALIDAD

Afirma José María Yanguas Messía, que: "cabe a España la gloria de haber sido en el "Libro del Consulado del mar", en donde se formula la primera disposición jurídica relativa a la neutralidad, reglamentándose en él interesantes cuestiones de presas marítimas" (37); sin embargo -continúa Yanguas Messía-, la palabra "amichs" (amigas o aliadas) empleada en el referido Libro no expresa con claridad la idea ni corresponde exactamente al término neutral (38), siendo al parecer "Neumayer de Ramsla, el primer autor que empleó el término en un libro publicado en 1620 (39), o sea, antes de aparecer el "Jus Belli ac Pacis" de Hugo Grocio". (40).

Así, la contribución de Grocio ha sido valiosísima, por cuanto fue el primero en recoger y reconocer que las prácticas de su época eran intolerables. La expresión con que los beligerantes designaban antaño a las naciones que no estaban en guerra a su lado, amigas o aliadas ("amici vel socii), fue sustituida por él, con la expresión de "Estados situados fuera de la guerra" (meddi in bello, extra bellum positi) esto quería demostrar que las posturas de esas naciones no dependía de un elemento puramente subjetivo o inestable (el de sus sentimientos de simpatía o antipatía por uno y otro beligerante); sino que respondía a un elemento objetivo y constante: su no participación en la guerra". (41).

En todas las modernas teorías de y sobre la neutralidad, hallamos ese concepto Grociano y, en ánimo de no traer citas inútiles, vamos a decir que la neutralidad se distingue por la

presencia de dos características claramente marcadas.

a) "La neutralidad es voluntaria, en el sentido de que cada Estado, por razón de su soberanía, es libre de abstenerse o de participar en las hostilidades, según lo estime conveniente. En efecto, el derecho legal de una Nación a permanecer neutral es el corolario de la reconocida licitud de la guerra, idea esta última que se mantuvo indiscutida hasta crearse la Sociedad de Naciones, en 1919, concluirse el Pacto de París de 1928 y establecerse la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.)". (42).

b) "La neutralidad es absoluta, en el sentido que excluye toda participación en hostilidades cualesquiera y en cualquier circunstancia, así como toda ayuda, ni aún indirecta a uno de los Estados Beligerantes". (43).

Siendo así, podemos concluir y asumir la doctrina corriente hoy día acerca de esta materia, trayendo la definición de Bonfils: Neutralidad es la situación de todo Estado que permanece ajeno a la guerra mantenida entre dos o más Estados". (44).

#### 14.2.- ESTATUTOS JURIDICOS ORIGINALES DEL REGIMEN DE NEUTRALIDAD DEL CANAL FRANCES. (VEASE: DOCUMENTO Nº 14 A)

La construcción del canal francés, estrecho artificial construido por el esfuerzo humano, implicaba, originariamente, que la libertad de navegación sería su régimen general, por su condición o naturaleza de ser una vía internacional.



Esta primera impresión encuentra fundamento en las disposiciones iniciales de Contrato-Concesión Salgar-Wyse, de 1878 (45), Tratado convalidado por la Ley 28, de 18 de mayo de 1878, (dictada por el congreso de los Estados Unidos de Colombia), que en su artículo 5º decía:

"El Gobierno declara neutrales por todo tiempo los puertos de uno y otro mar, y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones o entre algunas de éstas y Colombia, el tránsito por el canal no se interrumpirá por tal motivo; y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptuándose las tropas extranjeras, que no podrán pasar sin el permiso del Congreso. (46).

Por otra parte, el artículo 6º, del mismo convenio Salgar-Wyse de 1878, venía a establecer:

"La entrada del canal quedará rigurosamente prohibida a los buques de guerra de las Naciones que están en guerra contra otra u otras y cuyo destino manifiesto sea el tomar parte en las hostilidades". (47).

Con estas dos disposiciones del Convenio Salgar-Wyse, de 1878, el tránsito por el proyectado canal se declaraba libre, se estipulaba la libertad de vavegación en sus aguas, sin discriminación; salvo o exceptuando el paso de tropas extranjeras que solamente lo podrían hacer mediante permiso del Congreso de Colombia, instituyéndose así "un régimen jurídico de servicio público internacional". (48).

Estas disposiciones, importa observar, fueron modificadas en parte por la Ley colombiana confirmatoria del mismo Convenio (Salgar-Wyse), Ley que lleva fecha de 18 de mayo de 1878, y que venía a

establecer en su artículo 5º, lo siguiente:

"El Gobierno de la República declara neutrales, para todo tiempo, los puertos de uno y otro extremo del canal, y las aguas de uno y otro mar; y en consecuencia, en caso de guerra entre naciones, el tránsito del canal no se interrumpirá por tal motivo, y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el canal sin ser molestados ni detenidos, exceptuándose las tropas extranjeras que no podrán pasar sin el permiso del Congreso y las naves de las naciones que, estando en guerra con los Estados Unidos de Colombia, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo, por tratados públicos en los cuales se garantice la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá y se garantice también la inmunidad y neutralidad del mismo canal". (49).

A su vez, el originario artículo 6º, del Convenio Salgar-Wyse, quedaba de esta forma:

"Los Estados Unidos de Colombia se reservan el derecho de pasar por el canal sus buques, tropas y municiones de guerra, en todo tiempo, sin pagar derecho alguno. El paso del canal queda rigurosamente cerrado a los buques de las naciones que estén en conflicto armado una contra otra u otras y que, por tratados públicos ajustados con el gobierno colombiano no hayan adquirido el derechos de transitar por el canal en todo tiempo". (50).

Tales fueron las primeras normas-bases de la regulación internacional de la neutralidad del canal que estableció Colombia, bases que fueron esencialmente mantenidas en el posterior Tratado denominado Roldan-Wyse, que estableció la primera prórroga de la concesión otorgada a los franceses; prórroga confirmada por el gobierno colombiano mediante la Ley 107, de 26 de diciembre de 1890 (51) que mantuvo -asimismo- las enunciadas primeras normas-bases de la neutralidad del canal y que fueron confirmadas posteriormente en el Contrato Suárez-Mange de 1893. (52).

## 14.3.- LOS INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS

El problema del régimen de la neutralidad del proyectado canal interoceánico por Panamá en el siglo XIX, fue en parte consecuencia de la afirmación del predominio norteamericano en América Central y en el Caribe ya que, como afirma el profesor Vicente González Los Certales: "La Cercanía de Centroamérica y el Caribe a los Estados Unidos dieron a la región una importancia estratégica y comercial acentuada por el canal que indujo a los norteamericanos a considerar esencial para su seguridad que ninguna República del área cayese bajo el dominio de una potencia exterior que representase un peligro para sus intereses". (53).

Bajo ese convencimiento, se adopta, manifiesta y reitera la llamada posteriormente doctrina Monroe que fue una serie de principios que incluyó el Presidente James Monroe en su Mensaje al Congreso, el 2 de diciembre de 1823, donde expresaba "el criterio de Estados Unidos acerca de las relaciones correctas de las potencias europeas con el hemisferio occidental y delineaba las bases de la política que el Presidente se proponía seguir. Declaraba que los continentes americanos no habrían de ser considerados, en los sucesivos, como instrumentos de futura colonización; que Estados Unidos estimaría peligroso para su paz y seguridad todo intento de extender sistemas políticos del continente europeo a cualquier porción del hemisferio, e interpretaría cualquier tentativa de dirigir los destinos de los Estados americanos como una manifestación de hostilidad hacia Norteamérica.

En el lenguaje moderno, esas palabras significaban que Estados Unidos anunciaba al mundo que se interesaba por la integridad territo-

rial y por la independencia política de los Estados del Nuevo Mundo y que recibiría de mal grado toda tentativa de intervención europea".

(54)

Como dice Nicholas J. Spykman,: "La doctrina Monroe, fue una declaración temeraria, pero lo cierto es que la política en ella anunciada no habría podido llevarse a cabo si la Santa Alianza hubiera juzgado conveniente aceptar el reto" (55), siendo posible, desde esa perspectiva, creer que "en su formulación original, la declaración de Monroe, tuvo un contenido esencialmente preventivo y defensivo: fue el reflejo de la inquietud norteamericana frente a las veleidades intervencionistas de las potencias europeas en el continente americano; se trataba de poner coto a las ambiciones territoriales de los Rusos en Alaska, de los ingleses en las fronteras canadienses y de impedir una reconquista de América Latina por España, apoyada por la Santa Alianza. De este modo, la declaración no establecía más que una serie de principios, el de no intervención, de no colonización, el del aislacionismo, valederos para el futuro y oponibles sólo a las potencias europeas". (56)

Es conocido por todos que, con fundamento en la doctrina Monroe, los Estados Unidos desplegaron esfuerzos para ganar situaciones de derechos en las zonas a través de las cuales habría de pasar el canal. Y, en muchas ocasiones tuvo que superar una mayor o menor oposición por parte de países europeos e hispanoamericanos que pretendían interferir en sus planes y salvaguardar sus intereses; pero lo cierto es que "a medida que Estados Unidos se hacía más y más fuerte, más poderoso, manifestábanse sus estadistas a que el canal viniese a quedar exclusivamente bajo su control y, prueba de ello, fue el encendido debate público que se suscitó en Norteamérica a raíz del

conocimiento de los proyectos de construcción de un canal, bien por la "ruta" de Nicaragua, bien por la "ruta" de Panamá, momentos en los cuales llegó a expresarse, en clara alusión a la doctrina Monroe:

"que los cambios extraordinarios que la construcción de un canal ha de ocasionar son importantísimos para este país..., que el Gobierno de Colombia no puede concluir contrato alguno con compañías particulares sin someterlo antes a la aprobación de los Estados Unidos..." (57).

Sobre el temor de sufrir una intromisión europea que impidiera al país norteamericano cumplir su "Destino Manifiesto", se llegó a expresar que:

"en vista de que desde hace 50 años el pueblo de la Unión adoptó la doctrina Monroe, por la que las naciones de América han sabido conseguir y mantener su independencia, sin consentir que pueda considerárselas capaces de sufrir otra vez por ninguna potencia europea, el Senado y la Cámara de los Estados Unidos declaran que verían con gran inquietud toda tentativa de las potencias europeas para establecer bajo su dominio y protección un canal marítimo por el istmo del Darién y que este acto no podría menos de ser considerado como una manifestación de deseos pocos amistosos hacia los Estados Unidos..., los Estados Unidos no permitirán que el canal se construya ni se administre por otras naciones". (58).

Hemos querido apoyarnos en los anteriores testimonios para expresar una síntesis del pensamiento norteamericano que tuvo como inspiración la doctrina Monroe que, en relación con la pretensión de obtener una garantía unilateral para el régimen de neutralidad del proyectado canal, puedan servir de ilustración las siguientes frases:

"La intervención de una potencia europea, por limitada que sea, pondría en peligro los intereses americanos. Todo Estado de la América Central, de Colombia, o de México, puede trazar sobre su territorio los canales que le convenga, pero éstos no pueden ser ejecutados por una potencia extranjera en condiciones que puedan poner obstáculos a la prosperidad o al engrandecimiento de los Estados Unidos..." (59).

No obstante la importancia histórica que representa la doctrina Monroe, mediante cuya aplicación los Estados Unidos realizaron desembarcos de "marines", "vigilaron" las elecciones en muchos países hispanoamericanos, controlaron las aduanas, administraron los bancos centrales en diversos Estados de América Central y el Caribe, debemos, por operativos prácticos, soslayar su referencia en profundidad y hacer hincapié sobre fechas y hechos concretos de gran trascendencia, que permiten ver con claridad el afán de los Estados Unidos por lograr un predominio unilateral en la protección de la vía y territorios canaleros. Así, por ejemplo, es digno de mencionar que en el año de 1846, Estados Unidos firma con la Nueva Granada el Tratado Mallarino-Bidlack (ratificado por ambos países en 1848), tratado que, como ya hemos dicho, constituye "el primer eslabón de la cadena diplomática" que surgió para entender el problema de la neutralidad.

El referido Tratado Mallarino-Bidlack, contenía, entre sus estipulaciones, medidas comerciales favorables a los Estados Unidos, logrando éstos equipararse al régimen concedido por Nueva Granada a Gran Bretaña, Francia, Holanda en 1849, Nicaragua y Estados Unidos firman un tratado otorgándole a éste último una concesión para la construcción de un canal; durante el año de 1850, se firma entre Estados Unidos y Gran Bretaña, el famoso tratado conocido como Clayton-Bulwer; para la fecha de 1856 (concretamente, el 15 de abril), suceden en el istmo panameño los incidentes llamados "La Tajada de Sandía", que provocan la primera intervención de tropas norteamericanas en el Istmo y dan ocasión para que, un año más tarde (1857), se llegue a firmar entre los Estados Unidos y Colombia el Tratado Cass-Herran, significado por la regulación del pago de indemnización que reclamaba Estados Unidos; entre 1879, "comienzan a formarse en los Estados Unidos los primeros "trust" que tienden al

monopolio de la producción y concentración de capitales" (60); en el lapso de 1880-1881, a la par que se inician los trabajos para la construcción del canal francés, el Presidente de los Estados Unidos, Hayes, con su Mensaje al Congreso y Blaine, Secretario de Estado-1881-, inician la época del Panamericanismo, movimiento bajo el cual los países hispanoamericanos y Colombia en particular, llegan hasta el año 1900, fecha de la firma del Tratado Hay-Pauncefote, entre Estados Unidos y Gran Bretaña, instrumento, que en esencia, liquidaba la convención Clayton-Bulwer y el régimen de neutralidad del canal era impuesto por los Estados Unidos siguiendo las directrices de la Convención de Constantinopla de 1888.

Desde otra perspectiva, "algunos hechos anuncian el proceso de rápida expansión de los Estados Unidos: en 1803, pagaron 15 millones de dólares a Francia por el territorio de Lousiana; en 1819, adquirieron de España sus posesiones en Mississippi y el territorio de La Florida por 5 millones de dólares; en 1846, celebraron un Acuerdo con Inglaterra, mediante el cual ésta cedía sus derechos sobre Oregón (hoy incluye los "Estados" de Oregón, Washington, Idaho, parte de Montana y Wyoming.); en 1848, en una guerra que condenó Lincoln, por inhumano e inconstitucional, despojaron a México del territorio de Texas, Arizona, Nuevo Méjico, California, Nevada, Utah y parte de Wyoming. Para darle apariencia de legalidad pagaron a México 26.8 millones de dólares; en 1853, se firmó el Tratado de Límites, llamado La Mesilla, con México, bajo coacción abierta por parte de los Estados Unidos, con lo cual obtuvieron una extensión adicional de territorio fronterizo; en 1867, pagaron 7.2 millones de dólares a Rusia por la península de Alaska" (61).

Durante la última mitad del siglo XIX, se hacía necesario, por

parte de los Estados Unidos, consolidar estas conquistas e integrar firmemente el Imperio. Así, se construye el Ferrocarril Transistmico por Panamá, en 1855, que facilitará la unión de las dos costas del país nortño; se libra una guerra contra España, con el pretexto de defender la independencia de Cuba, anexionándose Puerto Rico y Filipinas, Hawai y más tarde la propia Cuba, obteniendo con ello bases estratégicas en el Caribe.

Para lograr la hegemonía militar era indispensable poder trasladar rápidamente su flota del Océano Atlántico al Océano Pacífico y viceversa, necesidad que se había hecho ya palpable con el viaje del Comodoro Perry a las Filipinas.

Los Estados Unidos, tomaron mayor interés en la construcción de un canal por el istmo centroamericano, el cual les facilitaría el predominio industrial de y sobre los mercados agrícolas de América del Sur.

Es, dentro del expuesto -limitado- contexto histórico-político de la expansión de los Estados Unidos, mitificada con su "Destino Manifiesto", como se puede apreciar mejor el papel que significó el proyectado canal de Panamá y su eventual régimen de neutralidad, éste último inspirado a la postre por los Estados Unidos mediante la concertación de sucesivos tratados a los cuales haremos referencia de manera inmediata.

#### 14.4. EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK. SU ARTICULO XXXV

Estados Unidos dió el primer paso importante para asegurarse el control de la ruta interoceánica por Panamá, el 12 de diciembre de



1846, cuando firma con Nueva Granada el Tratado de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, conocido mayormente como Tratado Mallarino-Bidlack, instrumento jurídico internacional que fue ratificado por el gobierno de ambas naciones en el año de 1848, siendo posible considerar la suscripción de dicho acuerdo como "el primer eslabón de la cadena diplomática" (62) para entender el problema de la neutralidad del proyectado canal por el Istmo panameño, razón por la cual es obligado reproducir su artículo XXXV, cuyo texto íntegro es el siguiente:

"Artículo XXXV"

La República de Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando hacer tan duraderas cuanto sea posible las relaciones que se han de establecer entre las dos partes en virtud del presente Tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes: Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las Altas Partes contratantes: que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos, disfrutarán en los puertos de Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino generalmente denominado Istmo de Psanamá, desde su arranque en el extremo sur hasta la frontera de Costa Rica, de todas las franquicias, privilegios, e inmunidades, en lo relativo al comercio y navegación que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que transiten a través de dicho territorio, de un mar a otro.

El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existen o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el gobierno de los Estados Unidos y para el transporte de cualesquiera artículos, productos, manufacturas, mercandías, de lícito comercio que pasaran en cualquiera dirección de un mar a otro con el objeto de exportarse a cualquier país extranjero, los cuales no estarán sujetos a derecho alguno de importación y si los hubieren pagados deberán reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peajes, o impuestos de cualquier clase, sino aquellos que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales.

Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos IV, V, y VI, de este

Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni amenazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio". (63).

Como es fácil observar, las estipulaciones que contiene este artículo situaban a norteamericanos y nacionales granadinos bajo la más estricta igualdad con respecto al tránsito comercial de un océano a otro (64); pero lo más significativo de la norma es su alcance político, por cuanto facultaba y otorgaba a los Estados Unidos el derecho de garantizar la libertad de tránsito en el Istmo y "el derecho a ejercer la autoridad para garantizar la soberanía de Nueva Granada por la faja de comercio interoceánico (Panamá), lo cual equivalía a ejercer jurisdicción, concurrentemente con las autoridades granadinas". (65).

En el Tratado Mallarino-Bidlack, la potestad conferida a los Estados Unidos para garantizar el libre y pacífico tránsito por el Istmo panamaño, comprendía, lógica y evidentemente, la responsabilidad de garantizar la perfecta neutralidad del Istmo ya que virtualmente se estipulaba lo siguiente:

"Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y los favores adquiridos según los artículos IV, V, y VI, de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embargado el libre tránsito..."

14.4.1.- EL TRATADO MALLARINO-BIDLACK COMO POLITICA DE  
EQUILIBRIO DE NUEVA GRANADA.

Cayendo en el peligro de presentar hechos, quizá estudiados en demasía, obligado es suscribir el argumento que refiere que las razones y motivos que llevaron a Nueva Granada a suscribir el Tratado Mallarino-Bidlack, fue su interés y preocupación de "diseñar una política de balance y equilibrio" (66) entre Estados Unidos y la Gran Bretaña, nación esta última que, al igual que los primeros, "perseguía desde siglo antes, de asegurarse, en desmedro de España, el puesto de comando en la política internacional" (67), hecho que efectivamente va a suceder a raíz de la "Guerra de Independencia Hispanoamericana", de la cual se aprovecha obteniendo grandes y ventajosas condiciones comerciales de los países que habían recibido su apoyo en la contienda que éstos sostuvieron contra España (68), con ánimo de contrarrestar los planes favorables a la restauración del dominio español, que fueron formulados y estimulados por la Santa Alianza. (69).

Partiendo de esta base, se puede añadir que "el sistema británico tenía varios elementos fundamentales. La aplicación del vapor había colocado a la marina inglesa en condiciones de superioridad, no solamente en el campo bélico, sino también en la competencia comercial del transporte marítimo en todos los mares del mundo. La Revolución Industrial le dió pie para ofrecer una abundante producción fabril cuyas cantidades y precios le aseguraron el predominio de los mercados. Su eficaz organización financiera y bancaria le permitieron acumular e invertir capitales en el fortalecimiento de su propio sistema. Inglaterra, dispuso, asimismo, de personal competente para el funcionamiento de esos complejos mecanismos de empresa". (70).

Así, "oscilando entre las dos puntas de lanza, entre las pretensiones de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, respecto a la comunicación interoceánica, la Nueva Granada procuraba diseñar una política de balance de equilibrio que no fructificaba por razones evidentes, de relación de fuerzas". (71).

Aquí, conviene recordar que, para la época en estudio, algunos países hispanoamericanos, procuraron formar un bloque común con la finalidad de evitar toda amenaza de colonización en el continente americano. En ese sentido hay que recordar los intentos de formar una Confederación para la defensa y la libertad de los nuevos estados, idea que como se sabe tuvo como progenitor al Libertador Simón Bolívar y que cristalizó en la reunión que tuvo lugar en el Istmo de Panamá del 22 de junio al 15 de julio de 1826, cuyos resultados, conclusiones fue la adopción del Tratado de Unión Liga y Confederación Perpetua, suscrito por la República de Colombia, Centroamérica, Perú y los Estados Unidos Mejanos, tratado que como se sabe no llegó a regir por el hecho de que los demás estados convocados, excepto la República de Colombia no lo ratificaron.

Así, podemos decir que al fracasar el Congreso Anfitiónico de Panamá, asimismo se desvanecía todo intento serio de estructurar una alternativa de poder político estratégico y económico propiamente hispanoamericano.

Este fracaso unido al la proyección naciente de los principios de la doctrina Monroe van constituyendo un cúmulo de factores que explican y en último término quizás justifican la firma del Tratado Mallarino Bidlack por parte de Nueva Granada, cuyos gobernantes como hemos expuesto anteriormente habían tratado infructuosamente de

obtener mediante tratado las garantías de Gran Bretaña y Francia sobre la neutralidad del Istmo, al igual que garantizarse la soberanía granadina sobre esa misma región, cuya importancia comercial y estratégica para la época era digna de consideración.

Como se sabe, también los gobernantes granadinos gestionaron ante Gran Bretaña y Francia la asistencia financiera para la construcción de una carretera, ferrocarril o un canal que facilitara la comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico, pero todo fue en vano, pues ni los británicos ni los franceses quisieron comprometer a sus gobiernos en alianzas militares.

Además habría que recordar que en 1846, año de la firma del Tratado Mallarino Bidlack, las relaciones entre Gran Bretaña y la Nueva Granada se tornaron tirantes debido a que la primera de las naciones mencionadas (Gran Bretaña) mostró una alarmante inclinación por intervenir militar y políticamente en los asuntos hispanoamericanos como fueron sus intervenciones en las costas de Venezuela, la intervención en Argentina, la del interior de Méjico, la padecida en Ecuador, intervenciones todas que dieron como última consecuencia la creación británica de Belice en 1840.

Todo hizo perder a la Nueva Granada su confianza en Inglaterra- aliada que como se sabe era por la cual apostaba Simón Bolívar- y volverse en busca de protección a los Estados Unidos.

Nación esta última que durante muchos meses se limitó a reclamar la igualdad de trato en el plano económico y comercial frente a las otras potencias y a pregonar las excelencias de la democracia representativa, sistema político nortamericano.

Es conocido que en sus inicios los Estados Unidos, observaban en sus directrices políticas la idea y propósito de que la mejor forma de construir un canal sería mediante la cooperación conjunta, ya que los beneficios de la vía interoceánica no deberían ser propiedad exclusiva de una nación sino que deberían extenderse a todos los confines del globo y al uso de todas las naciones, mediante el pago de una justa compensación o de los peajes razonables.

En el intento de Nueva Granada por establecer una política de balance y equilibrio por medio de la firma del Tratado Mallarino-Bidlack, queda por último exponer un elemento o situación de incidencia directa en la redacción del texto final del Tratado, cual es, la facultad otorgada a los Estados Unidos para "garantizar los derechos de soberanía y propiedad de Nueva Granada sobre el territorio que comprendía el Istmo de Panamá".

La preocupación de Nueva Granada por retener como parte de su territorio el Istmo de Panamá, era evidente y encuentra explicación simple y sencilla por el hecho de que era por aquellas tierras y aguas donde se proyectaba la construcción del canal, idea que "era obsesiva en toda la clase dirigente istmeña, de todos los tiempos, que entendían que, con esa vía, el Istmo realizaría su destino de convertirse en 'Emporio Comercial Internacional' (72), tanto que la misma idea ya constituía -podría decirse- una doctrina sobre el desarrollo económico del Istmo y que el panameño Mariano Arosemena, la expone en sus "Apuntamientos Históricos" (73), en los siguientes términos:

"AÑO 1833.

LUCHA DE LOS ISTMEÑOS PARA EL COMERCIO LIBRE Y LA  
CONSTRUCCION INTEROCEANICA. COMERCIO COSTERO.

## LA CUESTION BARROT PROVOCA LA PROTESTA DE FRANCIA".

"No escuchándose el clamor de los granadinos del Istmo el Gobierno de la República con respecto a la declaración solicitada de comercio libre para los negocios que giran de un mar a otro, y relativamente a la vía de comunicación franca, bien fuera acuática o terrestre, que uniera a los dos océanos por esta angosta faja de tierra, nuestra exasperación llegó al colmo el presente año

El Gobierno Provincial y el Pueblo alzaron su voz de consuno pidiendo la concesión de esos objetos en que se cifrara la felicidad de esta porción importante de la Nueva Granada, los cuales con sólo quererlos el Gobierno Nacional fueran luego realizados con inmenso beneficio de la República y del mundo entero, bien por el Istmo de Panamá vivieran a ser vitales las medidas en la situación lamentable en que se encontraba..." (74).

Como dice el historiador panameño Ricaute Soler: "Mariano Arosemena interpretó -y no estaba muy alejado de la realidad-, que la independencia del Istmo obedeció, entre otras causales, al deseo de los istmeños de implantar una política librecambista que promoviera eficazmente el desarrollo económico, el bienestar, y la riqueza..., la reivindicación para el Istmo de esta autonomía económica constituyó el "leit motiv" casi obsecuente, que caracterizó el pensamiento político y económico de los istmeños más lúcidos del siglo XIX". (75), aspiración que venía siendo expresada en todos los anteriores pronunciamientos separatistas de 1830, 1831 y 1840.

Otro publicista panameño, Juan Materno Vásquez, reafirma que "esa idea-fuerza de la construcción de la vía acuática fue generada por el concepto de librecambismo mercantil que dominó la mentalidad de la "clase mercurial" istmeña que, posesionada de los terrenos de la ciudad de Panamá, vio en ese tipo de comercio la forma viable de acrecentar sus fortunas. Nada haría cambiar a esa "clase mercurial" la concepción sobre los destinos del Istmo. Por su realización sacrificaron la noción de "Estado Independiente" para acomodar la

soberanía del país al "status" de "Estado Federal" en la tesis de Arosema; o de "Protectorado" en la concepción ultrarretrograda de José de Obaldía". (76).

Sirvan estos ejemplos para reafirmar que "el nacionalismo panameño no había esperado a Roosevelt para surgir y desarrollarse, contrariamente a algunas versiones históricas. La creencia de que Panamá podía ser nación independiente no se creó artificialmente en 1903. El nacionalismo panameño de 1902-1903, tenía una arraigada tradición demostrada desde 1821. Colombia nunca pudo controlar completamente el Istmo. Panamá se desarrolló bajo el signo de la libertad de comercio y el liberalismo". (77).

Como concluyen la mayor parte de los autores y estudiosos, "en definitiva, por el Tratado Mallarino-Bidlack, a iniciativa de Nueva Granada (que consideró este Convenio como un triunfo diplomático), ésta entregó a los Estados Unidos la protección del Istmo de Panamá y la igualdad de derechos que reservaba para sus ciudadanos se hizo extensiva, en el aspecto comercial, a los ciudadanos norteamericanos, a cambio de que el gobierno de éstos últimos le garantizasen la soberanía y propiedad de ese territorio.

La débil nación de Nueva Granada, preocupada con sus desórdenes internos, separada del Istmo por la impenetrable selva del Darién, necesitaba allí una policía internacional; pero no podía, ciertamente, sospechar que el derecho de intervención que entregaba al gobierno norteamericano iba a servir para que en 1930, al producirse una sublevación panameña, las fuerzas estadounidenses impidiesen las operaciones militares de Colombia en el Istmo, en base a su derecho de mantener libre e ininterrumpido el tránsito en él.



Lo curioso es, que en los Estados Unidos también eran pocos los que entonces advertían las extraordinarias ventajas del nuevo Tratado. El Presidente Polk (78), al someterlo al Senado, en 1847, lo planteó como "una alianza para ningún objetivo político, sino para un fin puramente comercial, en el cual todas las naciones navales del mundo tienen un interés común", y explicó que, por otra parte, "si Gran Bretaña, Francia o los Estados Unidos tuvieran soberanía en el Istmo, otras naciones podrían temer que en caso de guerra fuera cerrado el paso enemigo, pero no hay que temer este mal respecto a Nueva Granada". Es más, se esperaba que la garantía de neutralidad fuese endosada por Inglaterra, Francia, etc., pero nadie lo hizo y a la larga vino a surgir un beneficio exclusivo para los Estados Unidos, que siempre interpretaron el citado artículo 35, en provecho propio." (79).

Siendo cierta la anterior conclusión, también hay que reconocer que "posiblemente la existencia de este documento (Tratado Mallarino-Bidlack) internacional sirvió de freno a las ambiciones británicas en el Istmo, pues, era manifiesto el interés de esta Potencia europea por dominar los lugares apropiados para la construcción de un canal en América". (80).

## 14.5. EL TRATADO CLAYTON-BULWER. 19 DE ABRIL DE 1850. (81).

## 14.5.1.- INTERESES Y ANTECEDENTES INMEDIATOS.

Cuando en 1850, los gobiernos de Gran Bretaña y Estados Unidos deciden suscribir el Tratado Clayton-Bulwer, era plena la vigencia de dos elementos o factores subyacentes: el primero, venía constituido por la construcción del ferrocarril transístmico de Panamá y los intentos paralelos de establecer este medio de comunicación por las rutas de México y Nicaragua.

El Ferrocarril de Panamá coadyuva notablemente a la expansión comercial de la época significada por el "Oro de California". El segundo elemento o factor a retener, sería el Tratado Mallarino-Bidlack, firmado entre Estados Unidos y el Gobierno inglés y le obliga a adoptar una "política de contención" (82) con la finalidad de prevenir o impedir la intrusión francesa y expansión de Estados Unidos en el Area.

En este contexto, habría que recordar que, en la fecha de 10 de mayo de 1847 (el Tratado Mallarino-Bidlack aún no se había ratificado), "se firmó un contrato entre Juan de Francisco Martín, como representante de Nueva Granada y Mateo Klein, en calidad de representante de una compañía francesa, a la cual se le otorgó una concesión por 99 años para construir y operar un ferrocarril a través del Istmo de Panamá. Tal contrato se confirmó por un Decreto Ejecutivo del Gobierno Granadino, de fecha de 8 de junio de 1847.

"En el contrato de concesión, por 99 años, del ferrocarril, renovado y reformado en julio de 1867, se consigna, artículo 2º, que no podrá éste (Gobierno colombiano) emprender por sí ni permitir que persona alguna emprenda la apertura o

explotación sin acuerdo o consentimiento de la Compañía, de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos a través del Istmo, al oeste de la línea que va del Cabo Tiburón en el Atlántico Punta Garachiné en el Pacífico, lo cual equivalía a someter a esta condición todos los proyectos que entonces estaban en estudio y únicos que en territorio de Colombia se consideraban realizables.

Pero, continúa el artículo 2º, queda estipulado que el derecho que se concede a la Compañía para dar su consentimiento no se extiende a que pueda oponerse a la construcción del canal, sino solamente a que pueda exigir un precio equitativo por tal privilegio y como indemnización por los daños que pudiera sufrir la Compañía" (83).

Al no cumplirse la concesión otorgada al francés Klein, se canceló, y por otro Decreto Ejecutivo, de 12 de Junio de 1849, la concesión se transfirió a intereses privados norteamericanos representados por William Henry Aspinwall, John Stephens, Henry Chauncey y otros socios que fundaron la Compañía del Ferrocarril de Panamá (84) iniciativa privada que "puede pasar a la historia como una de las empresas más lucrativas del siglo XIX" (85), cumpliéndose la predicción que Matthew Fontaine Maury, geógrafo naval y Superintendente del Observatorio Naval de los Estados Unidos, había señalado en esa época, con estas palabras:

"El ferrocarril, a través del Istmo de Panamá, conducirá rápidamente a la construcción de un canal para barcos entre los dos océanos, ya que una vía férrea no puede realizar el trabajo que el comercio exige, y al mostrar al mundo cuan inmenso es este negocio, hombres de los cuatro puntos cardinales vendrán a urgir con riquezas y lenguas, la construcción de un canal de barcos" (86).

Haciendo referencia a este primer elemento o factor subyacente, alternativamente al momento en que Nueva Granada otorgaba a ciudadanos norteamericanos la concesión para la construcción de un ferrocarril por Panamá, "un grupo de capitalistas neoyorquinos, organizó la 'Transit Company of Nicaragua' y obtuvo la concesión para la ruta de San Juan. En agosto de 1849, Cornelius Vanderbilt, Joseph L. White y

sus asociados fundaron la 'American Atlantic and Pacific Ship Canal Company' y obtuvieron permiso para operarla". (87).

Esta paulatina, pero firme afirmación norteamericana por medio de proyectos y construcciones de ferrocarriles y compañías explotadoras, obligaron a Gran Bretaña a adoptar una política de vigilancia para evitar que se le pudiera excluir su comercio en las ventajas futuras vías interoceánicas, toda vez que en las fechas señaladas "continuaba dando servicios de transporte hacia Sur America, gracias a la compañía "Pacéific Steam Navagation Company"; y por la "Royal Mail Steam Packet Company", inicio un servicio entre las Indias Occidentales y Gran Bretaña". (88).

Siendo así "ya estaba en pleno desarrollo la feroz competencia entre ambas rutas ferroviarias" (89) y "Tal como lo previó Maury, el ferrocarril estimuló la construcción del canal, Se debe agregar que la competencia entre Nueva Granada y Nicaragua por sus respectivos canales, empezó seriamente en 1850 y no pare cer tanto una rivalidad entre las mismas naciones, sino más bien entre grupos financieros de los Estados Unidos". (90).

Con respecto al segundo elemento o factor persistente que señalamos como fondo del tratado Clayton-Bulwer, hay que decir que, a partir de 1846, con la firma del Tratado Mallarino-Bidlack, entre Nueva Granada y Estados Unidos, éstos últimos van a desplegar una intensa actividad diplomática en el Area centroamericana y así se puede apreciar que "mientras Estados Unidos continuaba la guerra con Mexico (1846-1848), el Presidente Polk nombró a Elijah Hise, como Ecargado de Negocios en Guatemala, con el propósito de reunificar a los Estados centroamericanos en un esfuerzo por resistir las futuras

instrusiones británicas, para obtener información sobre sus actividades y negociar tratados de amistad y comercio con los Estados independientes y de ésta manera inducirlos a que rehusaren las pretensiones del Imperio inglés". (91).

Era previsible que tras la posesión de Texas y California por los norteamericanos, éstos enderezarían sus miras hacia la ruta interoceánica en la zona del Istmo centroamericano, cuyos países ofrecían un campo propicio para la aplicación de la doctrina Monroe, argumentando que:

"...la independencia, lo mismo que los intereses de las naciones de este continente, requiere que ellos mantengan el sistema de política americana distinto por completo de aquél que prevalece en Europa. Tolerar cualquier intervención, por parte de los gobiernos europeos, en los asuntos internos de estas repúblicas americanas y permitirles establecer nuevas colonias en este continente, sería exponer su independencia y arruinar sus intereses.

Estas verdades deben, por todo este continente, ser gravadas en la mente del público. Pero, ¿qué puede hacer los Estados Unidos para resistir semejante intervención europea mientras las repúblicas hispanoamericanas continúan debilitándose a sí mismas por la división y la guerra civil, despojándose ante ellos de habilidad de hacer algo por su propia protección?" (92).

Este último interrogante parece revelar la razón fundamental por el cual el Gobierno de los Estados Unidos no intervino cuando los británicos decidieron extender los límites del Protectorado que llamaron Territorio Libre y Autónomo de Mosquitia que establecieron en 1841, con el fin de asegurar una posible ruta canalera por el istmo centroamericano.

Convencido el Enviado norteamericano a Guatemala, Elihaj Hise, de los designios evidentes, por parte de los ingleses, de controlar todas las rutas a través de Nicaragua, decide negociar, de acuerdo con la

política dictaminada por el Presidente Polk, un tratado con Nicaragua, que se firmó el 31 de mayo de 1849, tratado que se conoce con el nombre de Hise-Selva, y que venía a establecer, entre sus estipulaciones, "la concesión al gobierno norteamericano a personas privadas el derecho a construir un canal o una carretera a través del territorio nicaragüense" (93), y a la vez, "permitía la construcción de fortificaciones y garantizaba la integridad territorial de Nicaragua" (94).

En carta dirigida al Secretario de Estado de los Estados Unidos, John M. Clayton, el Enviado norteamericano en Guatemala Elijah Hise, el 15 de setiembre de 1849, expuso las razones que le llevaron a firmar el referido Tratado:

"Fui inducido a concertar este Tratado a la mayor brevedad posible, porque tuve información fidedigna, que las compañías inglesas hacían un esfuerzo para procurarse para ellas privilegios que yo sí he asegurado, y que el Gobierno Británico, por medio de intrusiones y agresiones en las riberas del río San Juan y en la boca del mismo río de Nicaragua, concebidas sin duda, con el fin de estorbar el asunto y presentar tal cantidad de obstáculos que por fuerza haría fracasar completamente el proyecto de construir un canal interoceánico".(95)

El Tratado Hise-Silva, fue repudiado por el gobierno Nicaragüense y "nunca se sometió al Senado de los Estados Unidos, en parte, debido a que Hise se excedió notoriamente en sus facultades y, en parte, porque cuando lo firmó ya no era representante oficial de su Gobierno. Zachary Taylor, sustituyó al Presidente Polk en marzo de 1849 y dos meses más tarde, John Clayton, nuevo Secretario de Estado de Estados Unidos, ordenó el retiro de Hise, aunque la orden llegó a Guatemala después de firmado el pacto (96) "porque no le gustó la garantía de integridad territorial de Nicaragua que contemplaba el Tratado Hise-Selva". (97).

El nuevo enviado de Washington a Guatemala, Epraim George Squier, "después de una larga lucha, negocia otro tratado con Nicaragua, el 29 de agosto de 1849, para construir un canal bajo la dirección de la "American Atlantic and Pacific Ship Canal Company", incluyendo en el Tratado una garantía de independencia para Nicaragua y un régimen de neutralidad para el canal". (98).

En el Tratado se hablaba de construir un canal bajo el dominio de la compañía norteamericana "American Atlantic and Pacific Ship Canal Company", "maniobra que fue claramente percibida por el Cónsul inglés Chatfield, que se lanzó sobre otra posesión hondureña, la Isla Tigre, ubicada en el Golfo de Fonseca, sobre el Pacífico" (99); pero a su vez, el agente diplomático de los Estados Unidos: Squier, no dándose por enterado del despojo, negoció y obtuvo de Honduras la cesión provisional de la Isla Tigre, mediante un Tratado que estipulaba que Honduras cedía por 18 meses la referida isla a los Estados Unidos y, asimismo, permitía establecer una base naval en el Golfo de Fonseca.

Como dice Miles P. Duval, "ambas medidas estaban destinadas a proteger el terminal pacífico del canal" (100); pero lo más importante del tratado (firmado el 28 de setiembre de 1849) era que permitía la actuación norteamericana con mayor fluidez frente a los británicos y, teniendo en cuenta el Tratado Mallarino-Bidlack, que hemos estudiado, en páginas anteriores, podría considerarse que tenían una posición más ventajosa para la discusión con el Gobierno inglés; discusión y negociaciones que se iniciaron a raíz del hecho del 16 de octubre de 1849, cuando la marina inglesa se estableció en la Isla Tigre, incidente que dio origen a la protesta del Delegado norteamericano en Guatemala, Hise, y concretada en un ultimatum a los ingleses para que desocuparan la isla en un término de seis días,

desalojo que se produjo en el mes de diciembre de 1849.

Estos incidentes y las sucesivas firmas de tratados, provocaron hacia 1850, que Estados Unidos y Gran Bretaña estuvieran a punto de iniciar una guerra ya que "Estados Unidos no podía contemplar impasible que una ruta marítima entre sus dos costas estuviese en manos de un poder naval extranjero. Por otra parte, Gran Bretaña no veía razón alguna para que hubiera que ceder su dominio sobre una importante ruta marítima. Estados Unidos se interesaba por la ruta que había de atravesar Panamá y se aseguró el derecho de tránsito y la igualdad de trato en un pacto firmado con Nueva Granada el 12 de diciembre de 1846 (Tratado Mallarino-Bidlak). Gran Bretaña consideraba a Nicaragua como la ruta más lógica, e intentaba obtener el dominio sobre el territorio de Honduras Británica, ocupando la desembocadura del río San Juan de Nicaragua, que habría de formar parte de la ruta de tránsito, emprendiéndose esta acción partiendo de la teoría de que el territorio pertenecía al Rey de los indios Mosquitos del cual actuaba Inglaterra como protectora". (101).

Era natural que semejante reto a la doctrina Monroe preocupara seriamente a los norteamericanos y por ello, el Presidente Taylor, en actitud conciliatoria, abogó por un canal interoceánico dedicado al "beneficio común de la Humanidad" (102) y determinó empezar negociaciones para fijar los fundamentos en que se basaba la inconveniencia del control británico sobre el río San Juan y se estableciera que los Estados no quería el control exclusivo del canal, ni tampoco que otra nación lo tuviera, como puede apreciarse en carta que Clayton envió al representante de Washington en Francia, sr.W.C.Rives, donde le exponía, con fecha de 16 de agosto de 1849:



"Nosotros estamos profundamente ansiosos de evitar cualquier colisión con el Gobierno Británico en relación a este asunto; pero será inevitable si ambas partes no ejercitan una gran prudencia. Cuando Gran Bretaña se cerciore de los objetivos reales que tenemos en mente, pienso yo que no podrá dejar de ver la conveniencia de ayudarnos en lugar de obstaculizarnos; nos apoyará en asegurar para todas las naciones comerciales y en los mismo términos, el derecho de paso por la ruta de Nicaragua de océano a océano, si se comprobara que esa ruta fuera factible para el canal". (103).

Estos puntos de vista fueron expuestos al Secretario del Foreign Office británico, Palmerston, quien conocía el Tratado Hise-Selva y las actividades de los norteamericanos en el territorio nicaragüense. Los británicos temían que la expansión estadounidense en el suroeste, se extendiera a Nicaragua, eliminando así el control británico sobre esa parte del Istmo. Deseaban negociar pero no querían perder San Juan; y habiendo reconocido la soberanía sobre la costa Mosquito, no querían retroceder.

La necesidad, por parte de Estados Unidos, de mantener una actitud dual en el deseo de creer en la integridad fundamental de las acciones británicas, y en sus declaraciones con relación a la política del canal, y al mismo tiempo, el reconocer que debían estar preparados para autoprotegerse en el caso que se demostrara que su confianza había sido mal puesta, está indicada en el Despacho fechado en Londres el 14 de diciembre de 1849, que Rives (representante de los Estados Unidos en Francia) envía a Clayton, observándole:

"Queda por verse, hasta donde el gobierno británico abriga realmente propósitos de esta clase, los cuales no dejarían de despertar los celos y la oposición unida de las otras potencias comerciales del mundo, o pretenden simplemente, como precaución, impedir que otros tengan el monopolio y control exclusivo de la ruta del lago de Nicaragua.

Si es lo último, se darán cuenta de que el propósito de los Estados Unidos es buscar un camino común para todas las naciones, y entonces no habrá motivo para desconfiar de

nosotros.

En el interín, la supuesta adquisición de Inglaterra en territorio costarricense, en la parte sur de San Juan, no deja de presentar nuevos motivos para vigilancia y precaución de nuestra parte". (104).

Poco después de su llegada a Londres, el nuevo Ministro de Estados Unidos, Abbot Lawrence, recibió instrucciones del Secretario de Estado de los Estados Unidos, John M. Clayton, el 20 de octubre de 1894, relativas a la posición de la Administración estadounidense, respecto a la falsedad de los derechos británicos sobre el territorio Mosquito y su protectorado, afirmando que su soberanía pertenecía a Nicaragua, en su calidad de anterior colonia de España. En todo caso, veamos sus palabras:

"Si el Gobierno británico rechazara estas insinuaciones de nuestra parte y rehusara cooperar con nosotros... nos consideraremos justificados a proteger nuestros intereses independientemente de su ayuda, y a pesar de su oposición u hostilidad.

... Mientras Inglaterra continúe figurando como el aliado del Rey Mosquito, un salvaje que nunca tuvo ningún vestigio de derecho contra España, América Central o Nicaragua... nosotros estamos en libertad de contrarrestar esta tentativa de parte de Gran Bretaña para ganar el derecho exclusivo o el monopolio sobre la navegación del río San Juan mediante la aceptación de los derechos de Nicaragua, pero no queremos llegar a ese extremo. Nosotros no ambicionamos tener conflictos con Gran Bretaña... dígales... a Lord Palmerston que, a pesar de que estamos deseosos y ansiosos de que se abra la comunicación del canal, no buscamos derechos exclusivos para esa navegación y no aspiramos a tenerla a menos que nos veamos forzados a hacerlo en defensa propia; que mientras invitamos a Gran Bretaña a que se nos una en estas garantías, consideramos que la neutralidad de Costa Rica y de toda la nación a ambos lados del proyectado canal es sumamente importante; de manera que ninguna otra potencia naval puede ocupar el territorio en ambas partes del canal". (105).

Lawrence, termina con un elocuente llamamiento:

"Un canal para barcos que una los dos océanos hará más que perpetuar la paz entre Gran Bretaña y los Estados Unidos, y de hecho en todo el mundo, que cualquier otro trabajo

realizado hasta ahora. Después de un lapso de centurias, durante la cual varias compañías se formaron para la construcción, tenemos la oportunidad de presentar de nuevo el poder y la energía que nos convirtieron en las dos naciones comerciales más grandes de la tierra.

Nuestra misión consiste en extender el comercio a todas las partes del mundo; ser los pioneros de la civilización y los hijos de la paz; cultivar relaciones amistosas con todos; aproximar lo distante e ilustrar por medio de nuestro ejemplo, los exaltados frutos del cristianismo. Hay una conveniencia en nuestra unión, que es el propósito de abrir un gran canal de comunicación el cual ahorrará una distancia de más de diez millas para entregarlo al uso del mundo y dedicarlo a la paz, y así lograr incalculables beneficios para el género humano. Construyamos la obra sobre la única base factible e invitemos a las naciones a unirse a nuestra garantía de su neutralidad, que ni hoy ni en el futuro surjan celos de aquellos que podrían ser los usufructuarios de sus beneficios". (106).

La generalidad de estos puntos, expuestos por Lawrence al Secretario del "Foreing Office" británico, Palmerston, fueron aceptados por éste último, excepto el problema relacionado con el Reino de los Mosquitos que permanecía inalterable y era el objeto fundamental de la disputa y negociación que dió pasos hacia adelante cuando Palmerston, decide enviar a los Estados Unidos a Henry Bulwer a negociar con el resultado de la firma de la convención que se conoce como Tratado Clayton-Bulwer, firmado el 19 de abril de 1850 y ratificado por el Senado de los Estados Unidos el 22 de mayo de 1850.

Inmediatamente, después de la aprobación del Tratado por el Senado, el representante y negociador de Gran Bretaña, Bulwer, el 29 de junio de 1850, envió una Nota a Clayton, donde establecía que "quedaba entendido que el Tratado no se aplicaba a la Colonia de Honduras Británica ni a sus dependencias". (107). Clayton, le contestó el 4 de julio, expresando que: "El Tratado no daba a entender que debía aplicarse a Honduras Británica ni a las pequeñas islas en la vecindad de esa colonia, que pueden ser conocidas como dependencias... La dificultad que surge ahora parece provenir del uso

del término "América Central". (108). Para el 5 de julio del mismo año, Clayton expresó en el Memorandum enviado al Departamento de Estado, lo siguiente:

"En respuesta, yo le escribí (a Bulwer) una Nota el 4 de julio, en la cual reconozco que se entiende que Honduras Británica, no estaba comprendida en el Tratado de 19 de abril último; pero, al mismo tiempo en forma cuidadosa rehusa afirmar o negar el derecho británico en sus colonias o dependencias". (109).

Si bien, la declaración del representante de Gran Bretaña, Bulwer, de 29 de junio de 1850, eximió a Honduras Británica y a sus dependencias de las restricciones del Tratado, éste tampoco definió las "dependencias", ni estableció los límites o fronteras de "América Central", muchas de las cuales se encontraban aún en disputa entre los mismos Estados hispanoamericanos y, por lo tanto eran obstáculos para acabar la negociación de convenios con ellos. Como dice Miles P. Duval (110), Clayton entendió que "dependencias" abarcaban únicamente las pequeñas islas cercanas a Belice; pero sucesos posteriores mostraron que los británicos también incluían las Bay Island, situadas a unas treinta millas de las costas, reclamadas por Honduras, islas que permanecieron bajo control británico como la burla a la doctrina Monroe y, el problema de Mosquitia, como una espina en la carne, una fuente de problemas para la empresa del canal. Pero el polémico Tratado de Transacción, Clayton-Bulwer, fue en apariencia, el único arreglo posible en esa época". (111).

#### 14.5.2.- DISPOSICIONES PRINCIPALES RELATIVAS A LA NEUTRALIDAD.

El Tratado Clayton-Bulwer, consta de un Preámbulo y nueve artículos, de los cuales vamos a reproducir y en algún caso expresar aquellas partes que hacen mayor referencia al tema de la neutralidad.

El artículo I., venía a estipular:

"Los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente (Tratado) que ni el uno ni el otro obtendrá jamás por sí mismo ningún predominio exclusivo sobre dicho canal, y convienen en que ni el uno ni el otro construirá o mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará o fortificará, ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica, o la Costa de Mosquitos, ni asumirá ni ejercerá ningún dominio sobre estos países, ni sobre ninguna parte de America Central; tampoco se valdrá, ninguno de los dos de ninguna protección que preste o prestase, ni de ninguna alianza que tenga o tuviere cualquiera de los dos con algún Estado o pueblo, para los fines de construir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la Costa de Mosquitos, o cualquier parte de América Central, o de asumir o ejercer dominio sobre esas regiones, y los Estados Unidos y la Gran Bretaña no aprovecharan ningún valimiento, ni se valdrán de ninguna alianza, relación o influencia que tengan con algún Estado o Gobierno por cuyo territorio pase dicho canal, con el fin de adquirir o tener, directa o indirectamente, para los ciudadanos o súbditos del uno, derechos o ventajas respecto del comercio o navegación por dicho canal que no se ofrezcan bajo las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos del otro." (112).

Por otra parte, se decía en su,  
"Artículo II".

"Los buques de los Estados Unidos o de la Gran Bretaña que transiten por dicho canal, estarán exentos, en caso de guerra entre las partes contratantes, de bloqueo, detención o captura por cualquiera de los beligerantes y esta disposición regirá hasta aquella distancia de las bocas que más tarde se juzgue conveniente determinar". (113).

Asimismo, se establecía en el,

"Artículo V".

"Las partes contratantes convienen, además, en que concluido el canal, le protegeran contra toda interrupción, embargo, confiscación injusta, y que garantizarán su neutralidad para que esté siempre abierto y libre, y seguro el capital invertido en él..." (114).

En la disposición o artículo sexto (VI) del Tratado se venía a estipular que "Las partes contratantes, se comprometen a invitar a los demás Estados con quienes una o ambas tengan relaciones de amistad, para que celebren con ellas convenios semejantes a éste, a fin de que todos los demás Estados tengan participación en la honra de cooperar a

un trabajo de tan general interés e importancia como el canal de que se trata..."; y en el artículo VIII, se podía leer "como los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña..., convienen, por el presente (Tratado) extender su protección, por estipulaciones de tratados, o cualesquiera otras comunicaciones practicables, sean por canal o ferrocarril, a través de los istmos que unen la América del Norte y la del Sur, y especialmente a las comunicaciones interoceánicas que sean practicables, ya por la vía de Tehuantepec o por la de Panamá..."

#### 14.5.3.- CONSECUENCIAS DEL TRATADO CLAYTON-BULWER.

Siendo el Clayton-Bulwer, el primer Tratado que estableció un principio general de neutralización (115) de un posible canal a través del istmo Centroamericano, fue a su vez, el instrumento que conjugó y resumió la prudencia norteamericana (116) y el realismo inglés de la época.

Como se sabe, hasta la fecha de su firma, la tesis de los estadistas norteamericanos era que "América era un mundo aparte, en el cual los poderes europeos no podían inferir más allá de ciertos límites. Adams, invocando palabras y precedentes de Washington y de Jefferson, había mantenido inquebrantable esa política". (117).

Ahora, por el artículo I., del Tratado, los Estados Unidos le reconocían, de manera expresa, a la Gran Bretaña, el derecho a situarse en el mismo plano que ellos para resolver cuestiones fundamentales en el Nuevo Mundo que eran, a la vez, de vital interés para los norteamericanos, admitiendo el carácter internacional o mundial y no exclusivamente americano, de los problemas inherentes al

canal interoceánico por el Istmo Centroamericano. Asimismo, por el Tratado, los Estados Unidos se comprometían solemnemente a no poseer instalaciones militares ni navales, ni a colonizar ni a ejercer ningún protectorado ni soberanía de ninguna clase en ninguna parte de América Central y el Caribe; e incluso llegaron hasta obligarse a no contraer alianzas ni a celebrar tratados que diesen ventajas especiales a los ciudadanos norteamericanos.

El realismo inglés, para la época y situación que llevaron a Gran Bretaña a la firma del Clayton-Bulwer, podría encontrar manifestación en las palabras que pronunció en junio de 1856, Benjamín Disraelí, ante la Cámara de los Comunes:

"Daríamos una prueba de sabiduría si Inglaterra reconociera que Estados Unidos, como todos los países de Europa, tienen una política y se hallan asistidos del derecho de tenerla. La doctrina Monroe no es adecuada en mi opinión, para la época en que vivimos. El aumento de los medios de comunicación entre Europa y América ha convertido en una gran familia a todos los países del mundo; un sistema de gobierno que, en vez de ampliarlas, restringiera las relaciones entre estas partes del globo, no se adapta a nuestro tiempo. Pero, no es una política firme y sagaz la que se funda en la idea que debemos ver como extremo recelo el llamado "espíritu agresivo" de los Estados Unidos".

Si llevamos al ánimo de Inglaterra la idea de que debemos estimar siempre toda extensión de los Estados Unidos como un acto perjudicial a nuestros intereses y hostil a nuestro poder, seguiremos una línea de conducta que, sin impedir la expansión de dicho país, envolvería a la Nación en una lucha que puede ser desastrosa.

Mi opinión es que todo lo que los Estados Unidos tienen derecho a esperar en justicia, pueden obtenerlo sin daño de Europa en general ni de Inglaterra en particular. Es un deber del hombre de Estado reconocer la necesidad de una aumento en el poder de dicho país".(118).

A pesar de este reconocimiento mutuo, "entre las dos naciones se va a establecer una lucha diplomática encaminada a proteger, de acuerdo con los intereses particulares de cada una de ellas, el principio de libertad de comercio o de libre cambio comercial" (119),

desavenencia que se hace más patente y de mayor profundidad respecto a la hermenéutica a que someten el Tratado Clayton-Bulwer. Así, los Estados Unidos interpretaba que el Tratado "tenía la intención manifiesta de excluir a ambas partes contratantes de mantener u ocupar, así como de adquirir posesiones territoriales en América" (120). Para la Gran Bretaña, el Tratado "se refería a cuestiones para el futuro y en ningún sentido intervenía con el estado de cosas existentes en el momento en que se celebró". (121).

Como dice, Nicholas J. Spykman, "durante la época que siguiera a su ratificación, las partes signatarias intentaron interpretarlo como mejor conviniera a sus intereses particulares. La Gran Bretaña, no renunciaba todavía de buen grado a su tradicional política de adquirir sin fatiga nuevos territorios. Continuaba utilizando los mejores artificios de su repertorio imperial, préstamos, embargos preventivos, litigios de fronteras, en su esfuerzo por ganar situaciones de derecho en las zonas a través de las cuales habría de pasar el canal. Después de la Guerra Civil estadounidense, se cambiaron los papeles, y fueron los Estados Unidos quienes comenzaron a tomarse libertades con el Tratado". (122).

Si, por el Tratado Clayton-Bulwer, ambas naciones anglosajonas estimaban que satisfacían sus necesidades inmediatas, por ejemplo, Estados Unidos ponía coto a la tendencia inglesa a pasar por alto la doctrina Monroe y Gran Bretaña estaba convencida que con él frenaba el ímpetu expansionista norteamericano, estimamos que lo cierto era que periódicamente se suscitaban incidentes entre Estados Unidos y Gran Bretaña (123) y, además, dicho Tratado representaba un desconocimiento total y absoluto de la voluntad e interés de Nueva Granada que no intervino ni en su negociación ni menos en su firma,



produciéndose, como dice el publicista Antonio Sánchez Bustamante, "una total violación del Derecho Internacional Público, ya que ningún Estado, ni parte de él, puede ser neutralizado sin su consentimiento" (124); por lo tanto, lo absurdo del Tratado Clayton-Bulwer, era que "venía a disponer de la suerte de los países de América Central y de Istmo de Panamá, sin contar con ellos para nada, lo que supone el desprecio más absoluto a los derechos soberanos de las naciones interesadas." (125).

Estos hechos, unidos a que en 1855, empezó a funcionar el Ferrocarril de Panamá; los sucesos ocurridos en el Istmo de Panamá, el 15 de abril de 1856 (La Tajada de la Sandía); a que Nueva Granada había concedido en 1868 la primera concesión a los franceses para la construcción del canal, provocan que "en rápida sucesión, Washington y Bogotá negocien y luego dejen de refrendar tres tratados (1867, 1869, 1870), sobre la construcción del canal.

Nueva Granada, procuraba con este intento, de obtener un compromiso que le permitiera protegerse de los británicos. Desde un punto de vista realista, aún era factible obtener de los yankis un convenio en el que quedarían limitadas sus facultades, aunque dentro de límites que no los disuadieran del proyecto. Debe abonarse que para las fechas eran muchos los iberoamericanos que aún depositaban esperanzas en la democracia progresista del Norte, emprendedor y victorioso sobre la Confederación esclavista del sur, y los que todavía se ilusionaban con la Unión (los Estados Unidos), sirviera de valladar americano a las potencias europeas". (126).

En ninguno de los dos tratados que se negociaban en 1867 y 1869, participan negociadores panameños, aunque ambos dejan de sancionarse.

Las únicas negociaciones del período que se realizan con determinada seriedad estuvieron al cuidado del panameño, Dr. Justo Arosemena, como plenipotenciario de la parte colombiana en 1870 (negociaciones que servirían de precedentes para el convenio con la compañía francesa de Lesseps). Estas conversaciones tuvieron lugar ya bajo la presidencia norteamericana de Grant, y entre sus puntos de acuerdos "se convino que en una faja de 15 kilómetros de ancho, dentro de las cuales los Estados Unidos, conforme a las leyes colombianas, tendrían a su cargo sólo la administración, dirección y manejo operativo del canal, sin exceder las mismas condiciones que se concedía a las demás personas e intereses radicados en cualquier punto del país. No se concedía al Gobierno yanki, ni jurisdicción ni mando sobre el territorio ni sus pobladores, conservándose íntegra la soberanía política y jurisdicción colombianas sobre el territorio y el canal mismo". (127). Asimismo, se establecía que "de ser necesaria alguna fuerza pública o fuerza de seguridad, la proporcionaría sólo el gobierno colombiano". (128).

Finalmente, "Estados Unidos renovaba su reconocimiento y garantía de la propiedad soberana de Colombia sobre la faja transistmica y el país, y ambas naciones garantizaban la inmunidad y la neutralidad de la vía." (129).

Para el autor panameño, Nils Castro, apoyándose en Lemaitre, en éste último punto estuvo el "Talón de Aquiles", pues:

"La nueva convención establecía que "el canal con sus dependencias sería inmune y estaría exento de toda hostilidad por parte de otra nación extranjera, a cuyo efecto los Estados Unidos se hacían aliados de Colombia para ayudarla a rechazar cualquier ataque o invasión en y de las obras, siendo de cargo de los mismos Estados Unidos los gastos para esa defensa, a la cual debería contribuir Colombia en lo posible, por ser el canal y sus dependencias,

parte de su territorio...

Además, ambas partes contratantes, se reservaban el derecho de pasar por el canal su tropas, buques de guerra y municiones en todo tiempo, ..., pero, el canal estaría cerrado a las banderas de las naciones que se hallaren en guerra con una u otra parte." (130).

La decisión de firmar tal convenio era, -continúa Nils Castro-, como puede apreciarse, de indiscutible gravedad; y da la medida de la ansiedad en que se debatía la Administración Grant, para obtener un tratado que le permitiera realizar el soñado canal.

El mismo Congreso de Colombia meditó seriamente sobre las repercusiones que semejante alianza podría acarrearle al país, y no aprobó el nuevo tratado, sino con modificaciones. Con más razón, el Senado norteamericano vaciló, por su parte, para aprobarlo y terminó negándolo al fin, casi de plano. Con lo que quedó cerrado, ya hasta 1901, el capítulo de negociación entre Colombia y los Estados Unidos para un nuevo tratado relativo a Panamá, y así vino a quedar en vigencia hasta entonces el archifamoso Tratado Mallarino-Bidlack de 1846". (131).

#### 14.5.3.1.- REPERCUSIONES DEL INCIDENTE DE "LA TAJADA DE SANDIA".

Para los efectos presentes, estudio del régimen de neutralización del proyectado canal por Panamá, hay que decir que no pasó mucho tiempo, desde la firma del Tratado Clayton-Bulwer, para que Nueva Granada se viese envuelta en el primero de sus conflictos internacionales con los Estados Unidos.

Ello sucedió a raíz de los incidentes ocurridos en el Istmo de Panamá, conocidos como "La Tajada de Sandía", donde participaron

ciudadanos panameños y nacionales norteamericanos en régimen de tránsito por Panamá, lugar que en ese entonces era ruta obligada para llegar al "Dorado Californiano", hechos que provocaron desórdenes con resultados de heridos y muertes para ambos bandos y que no pudieron ser prevenidos ya que para esas fechas "sobre la garganta del Istmo, cuando se produjo la apertura del Ferrocarril de Panamá, en enero de 1855, millares de hombres de los Estados Unidos, de Europa, de Chile, del Perú, de Haití, de Jamaica, de Curazao, en fin, de todas las provincias litorales, lo inundaron y el vértigo que produjo este aluvión humano fue general y sus resultados fueron los más espantosos.

La ley, la autoridad, la justicia, perdieron su fuerza, y en su lugar imperaba la audacia, la insolencia, la pistola, el rifle, el puñal y el machete". (132), situación inestable que, con carácter general vivía todo el territorio Neogranadino, con motivo de las protestas que provocaba el movimiento de "Restauración" del futuro presidente Dr. Núñez, constituyendo quizá prueba de esa desestabilización social que para la época padecía Nueva Granada, pueda valer Nota que el Ministro de Estado español en Madrid, envía el 15 de marzo de 1855, al Encargado de Negocios de S.M. española en París, cuyo texto es el siguiente:

"Varios súbditos españoles residentes en Santa Fé de Bogotá, República de Nueva Granada, han dirigido a esta Secretaría una exposición en que hacen presentes los muchos beneficios que han debido al Representante de ese Imperio en aquella ciudad-capital, sr. Barón Goury de Roslán, que acogiendoles bajo el pabellón de su país, les ha dispensado la protección y amparo que tan necesario les era para evitar las vejaciones y males consiguientes a la revolución que acaba de sufrir aquella República donde no existe un representante de S.M. que hubiera acudido a la defensa de sus personas e intereses.

El Gobierno de S.M., ha visto con sumo agradecimiento el generoso proceder del sr. Barón Goury de Roslán en la

ocasión de que se trata, y a fin de que llegue a noticia de su Gobierno y del mismo sr. Barón, el mucho aprecio que hace la España de actos tan nobles como los que motivan la exposición indicada, procurará V.E., manifestar en ocasión oportuna a ese sr. Ministro de Negocios Extranjeros estos sentimientos del Gobierno de la Reina, añadiéndole que S.M., se propone dar al expresado Representante francés una muestra de su Real estimación por los servicios que ha prestado a los súbditos españoles y que aquí se ha hecho referencia.

De Real Orden de S.M." (133).

Fuera de esto, lo que importa señalar es que, al suceder el incidente de "La Tajada de Sandía", Estados Unidos reacciona enviando buques de guerra y tropas de desembarco con instrucciones de permanecer en el Istmo y de restaurar el orden, autoridad, procediendo al mismo tiempo a notificar a los gobiernos de Francia y Gran Bretaña, que ellos (los Estados Unidos), se convertían en los únicos responsables de que la vía interoceánica permaneciera expedita a todas las naciones.

Por lo tanto, estos hechos dieron la primera ocasión para que Estados Unidos hicieran aplicación práctica de los derechos que les confería el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack, de 1846.

Además, "la Nación del Norte mantuvo una posición acusadora, pidiendo una indemnización para recompensar los daños sufridos, a pesar de los testimonios oficiales de los cónsules de Gran Bretaña, Francia y Ecuador, residentes en Panamá, los que apoyaban la actitud neogranadina en el sentido de inculpar a los norteamericanos de agresores y reiterar que la policía local era inocente". (134).

La representación diplomática norteamericana, presentaba como compensación por los daños sufridos, entre otros puntos:

"1. Elegir a las ciudades de Panamá y Colón en dos municipalidades independientes y neutrales para gobernarse a sí mismas, con un territorio de 10 millas de ancho de cada lado del Ferrocarril. La perfecta libertad de tránsito. Neutralidad y libertad garantizadas. La soberanía no cambiada...

2. Ceder a los Estados Unidos en plena soberanía los dos pequeños grupos de islas de la Bahía de Panamá para una estación naval, y todos los derechos y privilegios reservados en el contrato del Ferrocarril de Panamá, con una amplia compensación económica". (135).

Los norteamericanos, a las expuestas reclamaciones, suman otra, la más importante para el tema, incluida ya en un proyecto de convención, ocupando el artículo 1º., acápite 6º., de la misma y que venía a establecer:

"En caso de que la vía a través del Istmo de Panamá fuese interrumpida o seriamente amenazada... entonces puede ser empleada la fuerza naval de los Estados Unidos... para proteger, mantener abierto y asegurar el libre tránsito y sin peligro de dicho camino; y el Gobierno de los Estados Unidos puede también... enviar con el mismo fin a dicho Distrito, u organizar allí una fuerza militar; pero tan luego como cese la exigencia que haya ocasionado el uso de la fuerza naval o militar de los Estados Unidos, será retirada de dicho territorio". (136).

Evidentemente, las mencionadas proposiciones motivaron una contestación firme y decidida de Nueva Granada a los Estados Unidos, el 12 de febrero de 1856:

"Tales proposiciones significan en el fondo, una cesión íntegra y gratuita, inconstitucional y deshonrosa del territorio del "Estado" de Panamá a los Estados Unidos, cesión que ni el uno de los gobiernos debe pretender exigir; ni el otro puede acordar en conformidad con los principios que sirven de base a las instituciones políticas de las dos repúblicas". (137).

Ante el giro que tomaban los acontecimientos que hacían preveer un enfrentamiento bélico entre Estados Unidos y Nueva Granada, nuevamente el panameño Dr. Justo Arosemena, presentó en 1857, al Congreso Colombiano, un proyecto de ley, por el cual el Estado Federal

de Panamá (138), sería completamente neutral en toda guerra internacional entre las potencias signatarias de un tratado que debería celebrarse conjuntamente con Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Cerdeña.

Este proyecto de ley, tan sólo superó un primer debate (eran necesarios tres para una ley); no obstante adquirió vigencia como documento-base para "la ley que expidió el Congreso Colombiano el 15 de mayo de 1857, mediante la cual se otorgaba facultades al Poder Ejecutivo para que negociara con una o más potencias un tratado de garantía de neutralidad del Istmo, bajo la protección de ellas. Además, el 18 de junio de 1858, se expidió otra ley, autorizando al Ejecutivo para solucionar, mediante una convención, las reclamaciones formuladas por Washington, si bien con la expresa prohibición de no afectar los derechos de soberanía nacional Neogranadina.

Juan de Francisco Martín, fue comisionado para cumplir el primero de los cometidos ante los gobiernos de Francia, Gran Bretaña, misión que fracasó al final pues, cuando en acción combinada Francia y Gran Bretaña sugirieron a Estados Unidos la firma de un tratado, en virtud del cual el Istmo sirviera por igual a todas las naciones interesadas; el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Cass, respondió que esa neutralidad y soberanía la garantizaban los Estados Unidos en virtud del tratado Mallarino-Bidlack. (139).

El conflicto de "La Tajada de Sandía", finalizó mediante un arreglo dictado por los Estados Unidos e incorporado en el Tratado Cass-Herrán, firmado el 10 de septiembre de 1857, donde Nueva Granada admitió la responsabilidad y consintió obligarse a pagar 195.410 dólares de indemnizaciones por el tumulto de Panamá, 67.070 dólares en

otras reclamaciones, 9.277 dólares por gastos de comisión y 142,637 dólares de intereses; o sea, un total de 412.394 dólares.



15.- LA INTERNACIONALIZACION DEL REGIMEN DE NEUTRALIZACION DEL  
CANAL CONTRA LA DOCTRINA MONROE.

Los istmeños del siglo pasado entendieron como destino natural del Istmo, el de servir como zona de tránsito. De aquí, que las ideas de un ferrocarril transístmico y un canal interoceánico siempre fueron de total aceptación y simpatías para los panameños, revelando como cuestión secundaria para ellos quien o quienes podrían ser los ejecutores de la obra.

Si para los istmeños esa era la mentalidad "transístmica", para los Estados Unidos, la idea de apertura de la vía interoceánica respondía a su expansión imperialista, sustentada filosóficamente en la doctrina Monroe, expuesta en 1823, y sus variantes como el Panamericanismo y el "Destino Manifiesto", conjunción de doctrinas políticas y jurídicas que fueron consagradas en distintos tratados celebrados con Colombia, Inglaterra, como el Mallarino-Bidlack, de 1846, el Clayton-Bulwer, de 1850, instrumentos jurídicos cuyas constantes venían a establecer que la faja de terreno a través de la cual se construiría el canal, debería quedar sometida a limitaciones jurisdiccionales del soberano territorial.

Por su parte, las Potencias europeas de la época, intentaron, de alguna manera salvaguardar sus intereses en América, procurando sobre todo a partir de 1880, lograr obtener un régimen jurídico internacional de neutralización del canal.

Delimitados estos tres intereses, intentaremos desarrollar la "batalla diplomática que durante las dos últimas décadas del siglo XIX, se agitó y desenvolvió en orden a obtener el predominio-vigencia

de unos y de otros.

#### 15.1.- POSICION O ACTITUD DEL GOBIERNO COLOMBIANO.

La construcción de la vía interoceánica fué preocupación constante de los dirigentes políticos colombianos que la concebían fundamentalmente como un medio pacífico al servicio del comercio mundial y regida por un estatuto de neutralización avalado universalmente, o cuando menos, por las principales Potencias navales del mundo.

Prueba de ese convencimiento colombiano es el intento que se trató de experimentar durante la vigencia de la forma política en el Istmo del denominado "Estado del Istmo de Panamá", de 1840. que dió ocasión para emprender gestiones con el propósito de declarar el territorio y nación panameña como "República Hanseática", bajo la protección conjunta (y supuestamente equilibradora) de Francia, Gran Bretaña, Estados Unidos y el Reino de Cerdeña, en el ánimo de subordinar el país a algún tipo de protectorado extranjero en el que las naciones mencionadas garantizaran la neutralidad y el desarrollo de los destinos del Istmo como "Emporio Comercial". Esta tentativa careció de resultados porque el ensayo político (Estado del Istmo de Panamá), se derrumbó al cabo de trece meses.

En Nueva Granada, prevalecieron las mismas ideas, esto es, hubo continuidad en el propósito de que la ruta o territorio por donde habría de construirse el canal debía neutralizarse y servir indiscriminadamente a la Comunidad de Naciones, mediante el correspondiente pago de peajes y demás servicios sobre la base de

igualdad.

Así, el gobierno colombiano siempre tomó precauciones para mantener el ejercicio jurisdiccional de la nación en cualquier territorio que ocupara el canal.

En la concesión o contrato original para la construcción de un canal (Contrato Salgar-Wyse de 1878), se establecía en su artículo 5º., que el gobierno de la República de Colombia declara neutrales, para todo tiempo, los puertos de uno y otro extremo del canal, y las aguas de éste, de uno a otro mar, permitiendo con ello la libertad de navegación en sus aguas, sin discriminación; salvo que los buques y tropas extranjeras no podían pasar sin el previo permiso del Congreso de Colombia.

En el conocido artículo XXXV., del Tratado Mallarino-Bidlack, 1846, el gobierno de Nueva Granada venía a garantizar al gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, estaría franco y expedito para los ciudadanos y el gobierno de los Estados Unidos y éstos, en compensación se obligaban a garantizar, positiva y eficazmente a Nueva Granada la perfecta neutralidad del Istmo con la intención de que en ningún tiempo fuera interrumpido ni amenazado el libre tránsito de uno a otro mar, garantizándole, además, los derechos de soberanía que la Nueva Granada tenía sobre el Istmo de Panamá.

Después de la concertación del Tratado Mallarino-Bidlack, el descubrimiento de las minas de California y, cuando en 1855, se inaugura el Ferrocarril que, además de medio de transporte de pasajeros en ruta a California, sirvió para la movilización de tropas

y material bélico, la empresa concesionaria del Ferrocarril de Panamá se acogió al régimen de neutralidad que la Compañía Universal del Canal Interoceánico había pactado con el gobierno colombiano, recobrando importancia la posición geográfica de Panamá. Pero, a partir del año 1856, el intervencionismo norteamericano pasaría a ocupar un papel destacado, recurriendo a actos de fuerza con el fin de mantener el tránsito pacífico en la zona del Istmo sirviendo como pretexto de esas intervenciones el propósito de garantizar y salvaguardar las propiedades y vidas de los ciudadanos norteamericanos y teniendo como sustento legal de sus acciones el artículo XXXV., del ya mencionado pacto Mallarino-Bidlack.

Y, "es así como un tratado entre gobiernos, se utilizó para proteger intereses particulares y quizá esto explique por qué se suscitaron entre los signatarios del Pacto de 1846, continuos conflictos de interpretación sobre la cláusula 35" (140), como atinadamente observa el clásico en la materia, el historiador norteamericano Gerstle Mack: "Para Nueva Granada, la importancia del artículo consistía en que garantizaba la propiedad y la soberanía; para Estados Unidos, en el derecho de asegurar al paso ininterrumpido a través del Istmo. Así, como ocurrió algunas veces, cuando un levantamiento amenazaba la soberanía de Nueva Granada sobre el Istmo (pero no molestaba el tránsito), los Estados Unidos rehusaban intervenir; mientras que, en otras ocasiones, intervenían para proteger el tránsito aún cuando esa soberanía no estuviese en peligro". (141).

Quizá, para explicar y entender mejor la situación vale la pena traer aquí a alguien que escribió antes que Gerstle Mack y que vivió en la época. Nos referimos al panameño Justo Arosemena y son suyas las

siguientes palabras:

"En cuanto a la necesidad de mantener abierto de expediciones y combates un suelo por donde todas las naciones hacen un valioso tráfico, no necesitamos preconizarla. Hízole antes que nosotros el Tratado entre Nueva Granada y los Estados Unidos del Norte, artículo 35., párrafo 1º., que garantizó la perfecta neutralidad de la línea interoceánica. Hízole el continuo empeño con que el gobierno de Nueva Granada pretendió, por las vías diplomáticas, obtener estipulaciones semejantes con otras Potencias de primer orden. Hízole muy especialmente la Ley de 15 de mayo de 1857, que en su artículo 4., ordenó aunque sin fruto, al Poder Ejecutivo intentar negociaciones que tuviesen por resultado la garantía que ya tenía acordado con el gobierno de la Unión Americana..." (152).

En relación con el mismo tema, Arosemena continuaba expresando:

"No hacen aquellas disposiciones alusión especial a determinada clase de guerra, cuando asientan el principio de neutralidad; y no podría concebirse a primera vista la razón por la cual algunos sostienen que él (principio de neutralidad) no es extensivo a los casos de guerra civil o interna. Decimos que no podría concebirse, 1º., porque no se hace diferencia ninguna en los textos que hemos citado, y antes bien, el Tratado con la Unión Americana ofrece garantizar la perfecta neutralidad de la línea interoceánica, a fin de que en ningún tiempo sea interrumpido el tráfico, lo que apenas podría cumplirse si se exceptuasen los casos de guerra civil, muchos más frecuentes que las internacionales; 2º., porque las mismas razones que puedan alegarse para la neutralidad del Istmo, en casos de guerra exterior, son aplicables a los casos de guerra intestina..." (143).

Y, refiriéndose al estado o situación de neutralidad en las muy frecuentes guerras civiles que, con signo de continuidad, padecía Colombia, Arosemena, llegaba a afirmar:

"Es muy probable que sobre este último punto no marchemos muy de acuerdo los granadinos del Istmo y los de resto de la Nación. Nosotros no vemos de benéfico en la neutralidad garantizada por los Estados Unidos del Norte, sino la paz, que es su resultado. Los demás granadinos y el gobierno nacional con ellos, se fijan de preferencia en la soberanía o dominio de la Nueva Granada sobre el Istmo de Panamá, también garantizada por el instrumento que nos ocupa.

El gobierno y el partido preponderante que lo apoya, no

consienten gustosos en que una parte del territorio sea inmune, por decirlo así, caso de que, en su concepto fuese necesario llevar allí la guerra. El partido caído o supeditado querría, por el contrario, que esa sección privilegiada no tuviese nada que temer, aún hallándose en manos del gobierno, a quien hace o intenta hacer la guerra.

De aquí proceden las opuestas ideas que reinan sobre la neutralidad del Istmo, o sea, Estado de Panamá, según la posición que asumen los partidos, y de aquí la contradicción que reina en las ideas de un mismo partido, según la posición que ocupa en el curso de las evoluciones políticas..." (144).

Desde otra perspectiva, obligado es decir que, a pesar de los incidentes ocurridos en el Istmo de Panamá, el 15 de abril de 1856 (La Tajada de Sandía), que dieron ocasión, por vez primera, a la intervención norteamericana, y las posteriores ocurridas en el lapso de 1860-1885, unas a solicitud del gobierno de turno de Colombia y otras, por interpretaciones unilaterales de Estados Unidos del texto del Tratado Mallarino-Bidlack, lo cierto es que, encontramos precedentes que ilustran que los estadistas norteamericanos convenían que el régimen de neutralización del canal era el pactado en el artículo XXXV., del Tratado Mallarino-Bidlack y, por lo tanto, el único válido y vigente.

Así, y en esto vamos a seguir a Gregorio Selser, "a partir de 1865, cuando ocupó la Magistratura de la Unión el Vice-Presidente Andrew Johnson y siendo Secretario de Estado William H. Seward, éste, en 1866, expresaba:

"Los Estado Unidos no desean nada más y nada mejor, con respecto a Colombia, que el goce por su parte de completa y absoluta soberanía e independencia. Si esos grandes intereses llegan alguna vez a ser asaltados por un poder interno o externo, los Estados Unidos estarán listos a cooperar con su aliado colombiano, a sostenerlo y defenderlos". (145).

Ese mismo año (1865), con reciente olvido histórico de los

hechos del 15 de abril de 1856, Seward, también dijo:

"Los Estados Unidos se han abstenido siempre de inmiscuirse en cuestiones de revoluciones internas en Panamá y continuarán manteniendo perfecta neutralidad en esas controversias domésticas". (146).

En 1873, Hamilto Fish, Secretario de Estado, declaró:

"Este Gobierno, por el Tratado de 1846, ha prometido una garantía de neutralidad en el Istmo. Tal compromiso, sin embargo, nunca ha sido entendido en el sentido de abrazar el deber de proteger el camino a su través contra la violencia de las facciones locales". (147).

Otro Secretario de Estado, Evarts, manifestó en 1879:

"Nuestra garantía de neutralidad no suministra ningún fundamento para una acción por parte de este Gobierno para restringir el transporte de municiones, de beligerantes en guerras en que nuestro Gobierno sea neutral".(148).

En 1880, el mismo Evarts, volvía a proclamar:

"No debe perderse de vista que por el artículo 35 del Tratado de 1846, los Estados Unidos no solamente se comprometieron con el fin de asegurar el tranquilo y constante goce de las ventajas de aquel Tratado, a garantizar positiva y eficazmente a Nueva Granada la perfecta neutralidad del Istmo; sino que se obligaron también a garantizar del mismo modo los derechos de soberanía y propiedad que Nueva Granada ha tenido sobre este territorio". (149).

En 1881, incluso el célebre Secretario de Estado, James Blaine, llegó a decir:

"En 1846, un memorable e importante Tratado se negoció entre los Estados Unidos y la República de Nueva Granada. Por el artículo 35 de ese Tratado, a cambio de ciertas concesiones hechas a los Estados Unidos, garantizamos

positiva y eficazmente la perfecta neutralidad del Istmo y también los derechos de soberanía y propiedad Colombia sobre ese territorio". (150).

El siguiente Secretario de Estado, Prelighuysen, manifestó, a su vez:

"Por el Tratado de 1846, Nueva Granada, en consideración a ciertas garantías, hizo a Estados Unidos valiosas concesiones referidas a la ruta de Panamá. Los Estados Unidos, garantizaron, en cambio, a Colombia, positiva y eficazmente la perfecta neutralidad del Istmo, con la mira de que el libre tránsito de mar a mar no pueda ser interrumpido ni dificultado, y también garantizaron la soberanía y la propiedad que Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio". (151)

Concluyendo con Gregorio Selser: "Ejemplos como los precedentes podrían multiplicarse durante páginas y páginas, todos ellos demostrativos de que presidentes, secretarios de Estado y hombres públicos norteamericanos reconocían la indudable soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá; así como reconocían su propia obligación de garantizar esa soberanía". (152), pudiendo aceptarse pacíficamente, desde esa perspectiva, las también conclusiones que el publicista panameño, Juan Materno Vásquez, expresa con el siguiente texto:

"En el siglo pasado, Colombia, en sus concesiones dejó claro que la soberanía sobre la zona del canal no se cedía. Todos los Decretos, leyes o Contratos conservaban la cláusula de la continuidad soberana de Colombia.

Sin duda, prevaleció el deseo que la otra parte garantizara, en cierto modo, la dependencia del Istmo de Panamá a Colombia. Pero, objetivamente, existió ese cuidado fundamental.

En los pactos con los Estados Unidos, esa preocupación fue más explícita". (153).

Asumiendo como verdadero lo anterior, también es menester señalar que era indudable que, a medida que los Estados Unidos se



hacían más y más poderosos, manifestábanse más resueltos sus estadistas a que el canal viniese a quedar exclusivamente bajo su control, volviendo a aflorar y con mayor vigor, las irreprimibles tendencias del "Destino Manifiesto" que, encontró ocasión propicia de alcanzar vigencia cuando en 1878, una compañía francesa, inspirada por el éxito de Lesseps al abrir el Istmo de Suez, obtuvo una concesión del gobierno de Colombia para construir un canal a través del Istmo de Panamá, hecho ante el cual "Estados Unidos reaccionó de modo fulminante, ya que el canal constituía una suprema inquietud, no sólo por su importancia económica, sino porque el dominio sobre el mismo afectaría a los elementos de defensa, a la unidad, a la paz, a la seguridad de los Estados Unidos". (154).

En ese convencimiento, la prensa publicó encendidos editoriales, el Congreso recibía un "bombardeo" de protestas hasta tal extremo de verse en la necesidad de crear un Comité o Comisión de Seguimiento de las Negociaciones y Proyectos del Canal, todo ello con ánimo de hacer imperativa la doctrina Monroe. Rasgos de estos sucesos que ocurrían en los Estados Unidos, nos son conocidos por la Nota número 220, fechada el 24 de diciembre de 1879, que el Ministro Plenipotenciario de España en Washington envía al Ministro de Estado español en Madrid, donde puede leerse:

"...desde que empezó la presente legislatura, se han discutido varias proposiciones...de las que sólo merecen mención la presentada por el General Burnside en el Senado, sobre el canal de Nicaragua, y la de Mr. Cox, en la Cámara de Diputados, sobre la necesidad de poner en buen estado de defensa las costas y puertos de los Estados Unidos.

La primera no ha sido más que... contra el proyecto de Mr. de Lesseps de abrir el canal interoceánico por el Istmo de Darién, teniendo principalmente presente la necesidad en que están los Estados Unidos de que ninguna nación de Europa ni compañía pueda tener su protección e intervenga en América.

Después de intentar demostrar este fanático partidario de la

doctrina Monroe, que la construcción de un canal a través del Istmo de Darién y bajo la dirección de un gobierno europeo comprometería la paz de los Estados Unidos, que éstos deben siempre dominar tan importante vía de comunicación, aún a costa de una guerra... concluyó diciendo que de ningún modo debía permitirse esa ingerencia, así como los Estados Unidos tienen intención de respetar los derechos de las demás naciones americanas independientes, si bien este respeto no les llevaría a consentir ninguna infracción de sus derechos en este continente..." (165).

La misma Nota número 220, a la cual estamos haciendo referencia, incluye el reflejo de una clara advertencia que hacen los Estados Unidos a las pretensiones de "reconquista" de territorios americanos por parte de España:

"...En caso, dijo el orador (General Burnside) de que un gobierno de occidente dependiente en la actualidad de las Potencias europeas, rehusase obedecerlas, las consideraríamos políticamente bajo nuestro amparo, alentándole a que mantuviese su independencia, pero sin consentir un gobierno menos liberal que el que había sacudido, pues, es este caso, debemos intervenir para hacer fracasar el éxito de semejante tentativa...". (156).

En conexión con lo inmediatamente expuesto, la Nota permite leer:

"...se alarma Mr. Cox, ante la eventualidad de una guerra para la que los Estados Unidos no están preparados y pide que se aumenten los medios de defensa.

No le tranquilizan las buenas relaciones que los Estados Unidos mantienen con todas las naciones y preveyendo que puedan alterarse, se fija en la España y dice: "Cuantas veces en los últimos años hemos estado a punto de llegar a un rompimiento de hostilidades. Las actuales relaciones comerciales de España con los Estados Unidos son una amenaza perpetua; su arancel tan vejatorio para este país es casi un robo. Si comparamos nuestra exportación e importación sobre Cuba, la desventaja que resulta para nosotros es prueba evidente del egoísmo e inemistad de España que casi constituye un "casus-belli".

Y, concluía: "No creáis que el arancel va a ser modificado ... nunca, mientras estemos a merced de los 200 cañones españoles, sus seis buques blindados de primera clase y los siete de segunda; nunca mientras la ciudad de Nueva York se

halle amenazada de esos cañones y sea víctima de esas exacciones de millones..." (157).

La nota número 220, aquí inmediatamente estudiada, sirve para ilustrar la disconformidad de los Estados Unidos respecto a las pretensiones de la construcción de un canal por Panamá, por parte de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Lesseps, estimando los norteamericanos que tal proyecto vendría a violentar directamente sus derechos e importantes inversiones e intereses geopolíticos que tenían en el Istmo, garantizados por el Tratado Mallarino-Bidlack, intereses favorecidos, adicionalmente, por la difícil comunicación -en virtud o como consecuencia de la geografía- existente entre Panamá y Bogotá, esta última envuelta en interminables contiendas civiles.

Todo ello provocó la proclamación y alegación, nuevamente, de la doctrina Monroe que, a su vez, suscitó gran resentimiento en Colombia ya que, en distintas ocasiones anteriores a 1879, gestionó la reforma o revisión del Tratado Mallarino-Bidlack, como fueron las negociaciones Cusking, en 1869 (158); las negociaciones Hurlburt en 1870 (159); e incluso entre los años 1870 y 1874 (160).

Colombia envió sucesivas comisiones a Washington para intentar obtener apoyo norteamericano para la construcción de un canal, negociaciones que se suspenndieron en 1880, tras la firma entre Estados Unidos y Colombia de un nuevo convenio que fue ratificado por el Congreso de Colombia, mas no así por el Senado norteamericano.

Rasgos de estos intentos lo pone de manifiesto la Nota número 11, fechada en Bogotá, el 26 de noviembre de 1881, que el Encargado de Negocios Interino de España en aquella capital, envía al Ministro de estado Español en Madrid, exponiéndole:

"...Este Gobierno (colombiano) después de haber firmado en la primavera de 1878, sin anuencia ninguna de los Estados Unidos, el contrato denominado Salgar-Wyse, por el cual se le concedió el privilegio de la canalización del Istmo a la Compañía del Canal Interoceánico, trató de concluir un tratado con el de Washington a fin de aclarar y precisar los derechos y deberes que a cada una de las dos naciones incumbiría en vista de la mayor responsabilidad que recaería sobre los Estados Unidos para mantener la neutralidad de dicha vía marítima.

Al efecto dio instrucciones oportunas al señor Santo Domingo Vila, a la sazón Representante de Colombia en Washington, para que, tomando por base el proyecto Arosemena-Evarts, tratase de llegar a un acuerdo con aquel Gabinete...

Hubo entre el Ministro colombiano y el de Relaciones Exteriores de Washington, varios cambios de proyectos y contraproyectos, siendo notable el primero norteamericano por hallarse en él bien manifestado las tendencias de los Estados Unidos, harto conocidas ya y que pueden definirse cambiando muy poco los términos de la doctrina Monroe y diciénso "América para los yankees". De aceptarse, sus consecuencias habrían sido: la anulación de la soberanía de Colombia, la ocupación del canal por fuerzas norteamericanas y, la modificación del contrato Salgar-Wyse..." (véase: Documento Núm.26).

Desde un punto realista, aún era factible para Colombia, obtener de los norteamericanos un convenio en el que quedaran limitadas sus facultades, aunque dentro de límites que no los disuadiera del proyecto de construcción del canal. Debe abonarse que, todavía en este período, era muchos los colombianos, hispanoamericanos -en general-, los que aún depositaban esperanzas en el democratismo progresista del Norte, a la vez, emprendedor y victorioso sobre la Confederación esclavista del Sur; y todavía eran muchos los que se ilusionaban y veían a los Estados Unidos como barrera americana a las Potencias Europeas. Pero, en vista de los resultados negativos de las sucesivas negociaciones, Colombia, por mediación de su presidente, sr. Rafael Núñez:

"Desde 1880, en su primera Administración, solicitó de las Cortes europeas una declaración de apoyo frente a las ambiciones norteamericanas y no fue oído o poco

menos...declaración que trataba de colocar a las naciones de Europa en el mismo pie de igualdad que disfrutaban los Estados Unidos por el artículo 35 de su Tratado con Nueva Granada..." (véase Documento Número 18.)

Las pretensiones estadounidenses de impedir, sobre la base de la doctrina Monroe, cualquier proyecto de construcción de un canal que no respondiera a iniciativas suyas pues, su afán era construirse como únicos guardianes del mismo y, a la vez, en garantes de la independencia de los países hispanoamericanos, encuentra en Colombia firme contestación, pudiendo ser ejemplo el editorial que el diario "La Estrella de Panamá", publica el 2 de marzo de 1880, diciendo:

"Que los Estados Unidos, ricos y poderosos se consideren los primeros, ya que no son los únicos, defensores de la independencia de los pueblos democráticos del Nuevo Mundo, nadie habrá que lo tenga mal..., Pero, ahora no se trata de eso...

Que una empresa de tanta magnitud como el canal interoceánico, ejecutada por uno o varios de los gobiernos de Europa, tenga por sólo ese hecho, carácter político y que sea peligroso, no sólo para la existencia de las débiles repúblicas latinas; sino aún para la seguridad de su hermana mayor, la gran Federación del Norte, nadie lo pondrá tampoco en duda, y la doctrina Monroe tendría en este caso aplicación..." (161).

Pero a juicio del editorialista:

"La cuestión es esta: ¿Tiene Colombia, Nación independiente, derecho para cortar un pedazo de su territorio y llenarlo de agua y aprovecharse y llamar al resto del mundo a que también se aporveche de las ventajas inmensas que le ofrece esa envidiable situación geográfica?.

O sea, que si para hacer uso de ese derecho Colombia busca capitales en el exterior y permite a Lesseps que los obtenga en todos los países, incluso en los Estados Unidos, ¿Qué tiene que ver con todo esto la doctrina Monroe, que se refiere a la opresión de las naciones americanas por potencias europeas?.

América para los americanos, dice la doctrina, pero esa regla, que en política es verdadera, es falsa cuando se extiende a asuntos comerciales; y por otra parte, ¿Colombia

no pertenece también a América...? (162).

Concluía el editorialista:

"Si los Estados Unidos por sus tratados con Colombia tienen derecho a garantizar en el Istmo la neutralidad y la independencia de la nación, enhorabuena; pero el que ataca a la independencia de Colombia es el que se opone a que haga uso de su soberanía, que no ha enajenado". (163).

15.2 EL MENSAJE DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS,  
RUTHEFORD HAYES, A LA CAMARA DE REPRESENTANTES. (8 de  
marzo de 1880).

En la tesitura planteada, es cuando se produce se produce el famoso Mensaje que el 8 de marzo de 1880, el Presidente de los Estados Unidos, Hayes, envía a la Cámara de Representantes, exigiendo, sobre la base de un riguroso análisis geopolítico, la construcción de un canal bajo la exclusiva vigilancia de los norteamericanos y cuyo texto es el siguiente:

"En cumplimiento de la Resolución del Senado, creo conveniente exponer brevemente mi opinión acerca de la política de los Estados Unidos en lo tocante a la construcción de un canal interoceánico por cualquier parte del istmo americano, que consiste en tener un canal bajo la dirección de los Estados Unidos, Los Estados Unidos no pueden consentir entregar esta dirección a ninguna potencia europea.

Si los tratados existentes entre los Estados Unidos y las demás naciones, o si los derechos de soberanía o propiedad de las otras naciones, o si los derechos de soberanía o propiedad de las otras naciones fueron obstáculos a esta política -lo cual no es de creerse-, se tomarán las medidas necesarias por medio de negociaciones justas y liberales para promover y establecer la política americana en lo que se refiere a este punto, de un modo compatible con los derechos de las naciones a quienes afecte.

El capital que suscriban las corporaciones o ciudadanos de países en una empresa de ésta índole, tiene que buscar la protección en alto grado, de una o más de las grandes potencias del mundo. Ninguna potencia europea puede intervenir para esa protección sin adoptar medidas en este continente, medidas que los Estados Unidos juzgan totalmente inadmisibles. Si se cuenta con la protección de los Estados Unidos, es indispensable que éstos ejerzan una dirección tal que ponga a ésta nación en disposición de proteger sus intereses nacionales y de mantener los derechos de aquellos que hayan empleado en la obra sus capitales.

Un canal interoceánico que corte el itsmo americano ha de cambiar esencialmente las relaciones geográficas entre las costas de los Estados Unidos en el Atlántico y en el Pacífico, y virtualmente una parte de la línea de la costa de los Estados Unidos.

Sólamente nuestros intereses puramente comerciales en esta

empresa son mayores que los de todos los demás países; al mismo tiempo que sus relaciones con nuestro poder y prosperidad como nación, con nuestras medidas de defensa, con nuestra unidad, paz y seguridad son asuntos de igual consideración para el pueblo de los Estados Unidos.

Ninguna otra potencia, en análogas circunstancias dejaría de tomar la dirección de derecho sobre una obra que tan íntima y vitalmente afectase a su bienestar y sus intereses. Sin insistir más, concluyo que los Estados Unidos tienen el derecho y el deber de tomar y mantener la superior dirección y autoridad sobre cualquier canal que corte el istmo de la América del Norte y la del Sur, para proteger nuestros intereses nacionales". (véase: Documento nº 9.)

Con la promulgación de este documento, podríamos decir, que Estados Unidos inaugura el Movimiento Panamericano, con el propósito de promover principalmente el comercio hemisférico y desarrollar procedimientos para el arreglo pacífico de controversia, ya que se advierte en el referido documento, la intención de soslayar el interés por cuestiones de seguridad con la participación de los países hispanoamericanos que consideraban -para la época- el tema de su seguridad continental y soberanía, de principal importancia.

Estados Unidos, por el contrario, se afanó en mantenerlas fuera de toda discusión y negociación, sometiendo el tema y cuestiones de seguridad a su única dirección y control.

La respuesta al mensaje del Presidente Hayes, no se hizo esperar y dos meses después (26 de mayo de 1880) de haberse proclamado, el periódico panameño "La Estrella de Panamá", reproducía un artículo del diario de Bogotá llamado "El Bien Social" que, entre otras cosas, manifestaba:

"Cuando su realización no deja duda alguna, se levanta la doctrina Monroe como fantasma y se habla de fuerza y se nos amenaza con la conquista fácil, pero cobarde, conquista que sería "inri" de esa Nación y el escándalo del mundo..." (164).



El sentimiento así expresado, no era exclusivo de los colombianos de aquella época, pues, habría que recordar que "después de las grandiosas visiones de Bolívar, todavía en 1873, el Canciller del Perú, Riva de Agüero, proponía la construcción del canal por medio de un acuerdo entre todas las repúblicas hispanoamericanas, o al menos, las directamente interesadas. Colombia dio su aceptación de principio, pero no se adelantó mucho más" (165), cayendo en el vacío las advertencias de Justo Arosemena, que pensaba y decía:

"Hace más de veinte años que el águila del Norte dirige su vuelo hacia las regiones ecuatoriales. No contenta ya con haber pasado sobre una parte del territorio mejicano, lanza su atrevida mirada mucho más acá. Cuba y Nicaragua, son al parecer, sus presas del momento, para facilitar la usurpación de las comarcas intermedias y consumir sus vastos planes de conquista un día no muy remoto...

No hay dudas que hemos cometido grandes imprudencias. Olvidando el carácter y la propensión de nuestros vecinos les hemos entregado, por así decirlo, el puesto del comercio universal, que el genio de Isabel y de Colón habían ganado para nuestra raza. Pródigos en concesiones a la compañía empresaria del camino interoceánico, generosos hasta el extremo con especuladores implacables, no comprendimos que dar el territorio era dar el señorío, y que dar el suelo para obras permanentes y costosas era dar el territorio.

Pero aún es tiempo, si Colombia despierta... Para ello, repito, debemos apresurarnos a echar las bases y anudar los vínculos de la Gran Confederación Colombiana.

Miembros de varios Estados de los que hoy dividen la Península, me hacen el honor de escucharme; y a todos ellos doy mi voz de alarma, para que al separarnos con el abrazo de amistad, prometamos volver a unirnos pronto, convertidos en ciudadanos de una misma nación, grande y libre, sabia y magnánima, rica y poderosa". (166).

En lo que respecta a España, para la situación y la época, estimamos que su posición coincidía, en términos generales, con la de Colombia y demás países hispanoamericanos, toda vez que:

"El canal de Panamá...revestirá para España una importante suma... y día llegará en que por él se conmueva a la opinión pública de nuestra patria...bastaría considerar que nuestro

destino de gran nación está no solamente cifrado internacionalmente en la costa africana y en Filipinas; sino también en el desarrollo progresivo de nuestros cambios con estos países a que hemos dado el ser y hacia los cuales nos empuja cierta solidaridad de origen y aún tal vez de acordes destinos..." (véase: Documento Nº 38).

Esta consideración política hispanoamericana y, particularmente de signo colombiano, aunada a los ecos favorables que en los Estados Unidos estaba obteniendo, por medio de las intervenciones y gestiones del General Thompson (Presidente del Comité que formó Lesseps en los Estados Unidos para defender su proyecto), el proyecto de construcción de un canal por Panamá, por parte de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, era esperanzadora en los propósitos e ideales españoles, pues:

"No es escasa...la importancia que nosotros alcanzamos con esta última empresa que, canalizada por Lesseps, aleja seguramente al enemigo constante de nuestro dominio de Cuba, el elemento del filibusterismo yankee". (167).

Estimamos importante mencionar el dato que, a pesar de la activa vida internacional que tenía como centro el Istmo de Panamá, para la fecha de 14 de abril de 1881, todavía España no contaba con Legación alguna en ese territorio, a pesar de la existencia de trabajadores españoles que intervenían en los trabajos del canal que, un año antes (1880), se habían iniciado.

Esta ausencia de representación española en el Istmo de Panamá, nos la confirma el Cónsul General de España en Guatemala que, mediante nota número 19, de abril de 1881, envía al Ministro de Estado español en Madrid, expresándole:

"Aunque, como sabe V.E., la República de Colombia y el Distrito de Panamá, están fuera de la jurisdicción de

Centroamérica, no teniendo allí hasta hoy, que yo sepa, la España ninguna representación oficial, continuaré informándole detalladamente acerca del curso que siguen las obras..." (véase: Documento N° 19).

## 15.3.- EL PROTOCOLO DE SANTO DOMINGO VILA.

Con este nombre se conocen las negociaciones y firma de un protocolo secreto y adicional al Tratado Mallarino-Bidlack, llevadas a cabo por el Ministro Colombiano en Washington, general Santo Domingo Vila y por W.H.Trescott, Comisionado al efecto por el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Evarts.

El contenido del Protocolo, nos lo ofrece el diario "La Estrella de Panamá" en un artículo de fecha de 16 de mayo de 1881, bajo el título de: "Graves Concesiones hechas a los Estados Unidos" que, luego de una introducción mencionaba las sustancias de sus principales cláusulas:

"Los buques de guerra y convoyes militares de los Estados Unidos podrán, en paz y en guerra, pasar libremente por el Canal, sin pagar derechos".

"De común acuerdo se escogerán por ambos Gobiernos, en el territorio del Istmo, lugares a propósito para fortalezas, arsenales, carboneras y depósitos navales".

"En tiempo de paz no habrá fuerza militar americana en el Istmo, sino la indispensable para la reparación y conservación de tales fortalezas, arsenales, etc.".

"En caso de amenaza a la neutralidad del Canal, los Estados Unidos quedan autorizados para ocupar militarmente el territorio del Istmo y Colombia queda obligada a prestarles cooperación".

"Los buques de guerra y convoyes militares de las demás naciones, excepto los Estados Unidos, no tendrán derecho de pasar por el Canal en tiempo de paz.

Sin embargo, las dos naciones, por mutuo acuerdo, podrán permitir el paso inocente de tales buques y convoyes".

"Colombia se compromete en no entrar en nuevas negociaciones relacionadas con el problema de la neutralidad, sea para alterar los aranceles a los reglamentos, sino con el acuerdo de los Estados Unidos". (168).

Evidentemente, todos los puntos que contenía el Protocolo hacían

referencia directa con el problema de la neutralización del Canal; pero en todo caso, el que más nos llama la atención es el último, esto es, el compromiso que adquiriría Colombia en renunciar a establecer futuras negociaciones con respecto a la vía interoceánica y, como comentario adicional quizás sean útiles las palabras del autor del artículo cuando convenía con gran sentido de razón lo siguiente:

"Estas bases estipuladas no se prestan a equívocos de ninguna clase. Es un contrato en que Colombia renuncia a la mitad de sus derechos soberanos en el Istmo a cambio de que los Estados Unidos le garanticen teóricamente la otra mitad. Decimos teóricamente porque habiendo de obrar las dos partes contratadas de común acuerdo, es claro que siempre prevalecerá la opinión o voto de los Estados Unidos.

Estos quedan autorizados para ocupar militarmente el Istmo, sin necesidad de requerimiento de nuestra parte, cuando juzguen amenazada la neutralidad del canal.

Surge de semejante estipulación una actuación sin precedentes en la historia: Nosotros seríamos aliados forzosos de Estados Unidos en todas las guerras; y ellos de nosotros sólo en el caso hipotético de ser amenazada la neutralidad del Canal": (169).

Finalmente, el periodista decía:

"El protocolo es, pues, simplemente un contrato de sociedad como el del gigante y el enano de Goldsmith, según el cual al primero correspondían todos los derechos y al segundo todos los golpes". (170).

Asimismo, el autor del artículo se preguntaba:

"¿Por qué se ha firmado por un Ministro Colombiano semejante documento que parece apócrifo y que deseáramos que en verdad lo fuera?. Esto es lo que creemos que el país debe saber". (171).

Sobre el tema del Protocolo que nos ocupa, en Nota número 30, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1881, el Cónsul General de

España en dicho país, informa al Ministro de Estado español en Madrid, lo siguiente:

"El gravísimo Protocolo que el Ministro Plenipotenciario de Colombia en los Estados Unidos (Santo Domingo Vila) ha firmado el 27 de febrero último (1881)... ha sido desaprobado unánimemente por el Senado de Colombia, el 22 de mayo pasado...

Mr. Deichmann, Ministro de los Estados Unidos en Colombia y autor del Protocolo está furioso.

Gobierno, Senado, Prensa y Pueblo, todos unánimemente han combatido el Tratado (Protocolo)". (172).

Respecto a la salvaguarda de los intereses españoles, en la misma Nota que estamos haciendo mención, el Cónsul español advertía:

"Me permito, sin embargo, llamar la Superior atención.. hacia esa osada indiscreción del Gobierno norteamericano con relación al Canal de Panamá, pretendiendo ejercer allí no ya una arbitraria influencia, sino un poder absoluto por medio de la fuerza armada, medida que, además de ser contraria al Derecho Público, ofrece graves peligros para la seguridad de la isla de Cuba.

Por eso creo yo que debemos de vigilar muy de cerca la política que adopte la Unión en sus relaciones con la América española. El primer móvil de los yankees se encamina siempre a echar por tierra nuestra influencia legítima". (173).

Por último, en relación con el tema del Protocolo al Tratado Mallarino-Bidlack, hay que decir que su autor y negociador, General Santo Domingo Vila, en sus descargos presentaba argumentos tendientes a sostener que, la naturaleza y alcance de las estipulaciones por él firmadas, encontraban precedentes en "ciertos tratados celebrados anteriormente entre los Estado Unidos y Colombia". (174).

15.4.- LAS INSTRUCCIONES DEL SECRETARIO DE ESTADO DE LOS  
ESTADOS UNIDOS A SU MINISTRO EN MADRID, Mr. FAIRCHILD.

-24 de junio 1881-.

Siendo Presidente de los Estados Unidos, James Garfield, y conocido por éstos el rechazo que el gobierno Colombiano había dispensado al Protocolo antes estudiado, instrumento que situaba a los Estados Unidos en una situación sumamente ventajosa con respecto a Gran Bretaña (el otro poder nivelador en América y del cual todavía no se habían podido desligar por estar vigente el Tratado suscrito entre ambos, el Clayton-Bulwer), los Estados Unidos vigorizan ya a la par clarifican su criterio y posición sobre los factores, elementos subyacentes y predominantes en los intentos que realizaba Colombia por obtener una garantía de internacionalización del régimen de neutralización del Canal de Panamá.

Las instrucciones que aquí mencionaremos incluían temas o respuestas dirigidas fundamentalmente a hacer fracasar la iniciativa colombiana. las mismas empezaban:

"Por noticias recogidas por la Prensa europea y por otros medios ordinarios de comunicación, el Presidente ha deducido la posibilidad de que las Grandes Potencias Europeas estén considerando la cuestión de garantizar la neutralidad del canal interoceánico que está ahora en proyecto por el Istmo de Panamá". (175).

Sobre esta consideración, los Estados Unidos, por medio del Secretario de Estado, venían a:

"reconocer que una garantía conveniente de neutralidad es esencial para la construcción de cualquier vía de comunicación a través del Istmo". (176).

Pero, además de este reconocimiento, acto seguido, los norteamericanos agregaban:

"Se proveyó ampliamente y con mucha anticipación lo necesario, en la eventualidad que se pretendiera ejercer dominio sobre dicho territorio.

En 1846, se negoció y firmó un importante y memorable Tratado entre Estados Unidos de América y Nueva Granada, hoy República de Colombia.

Por el artículo 35 de aquel Tratado, en cambio de ciertas concesiones hechas a los Estados Unidos, nosotros garantizamos de una manera absoluta y eficaz la completa neutralidad del Istmo... para la protección del libre tránsito de un mar a otro; y también garantizamos los derechos de soberanía y propiedad de los Estados Unidos de Colombia sobre el territorio del Istmo...". (177).

En clara y expresa oposición a los intentos de internacionalización del régimen de neutralización del canal, el Secretario de Estado, mencionaba, en las Instrucciones el texto siguiente:

"A juicio del presidente, esta garantía dada por los Estados Unidos no necesita del apoyo, adhesión o asentimiento de ninguna otra Potencia... y no se prevé contingencia ni hay recelo alguno de que tal defensa de neutralidad no estuviese a cargo de esta Nación.

Si las Grandes Potencias acentuaran su propósito, sería conveniente que Ud., enterase al Ministro de negocios Extranjeros de las cláusulas del Tratado de 1846, y especialmente de su artículo 35 y le diese a entender que cualquier tentativa para introducir una garantía adicional a la contenida no podría menos de ser mirado por este Gobierno como una ingerencia inútil y gratuita en un asunto en que los intereses locales y generales de los Estados Unidos de América tienen que ser considerados antes que los de cualquier otra potencia...

El hecho de estar colocadas en Europa las acciones y franquicias del Canal de Panamá o del Ferrocarril de Panamá, en su totalidad o en su mayor parte, no es más que motivo de queja de parte de Estados Unidos, que las circunstancias de estar en gran parte colocadas en el extranjero...

Las leyes del país aseguran plenamente en los Estados Unidos aquella propiedad con sus derechos consiguientes, y lo está doblemente en el Istmo por las leyes locales de Colombia, bajo la garantía suprema de los Estados Unidos". (178).



En cuanto al estado de neutralización del Canal en caso de guerra, las Instrucciones llegaban a afirmar:

"Con arreglo al Tratado de 1846, los ciudadanos y los buques americanos, y los ciudadanos y buques de Colombia gozan de los mismos privilegios...

Durante cualquier guerra en la que pudieran tomar parte los Estados Unidos de Colombia o los de América, el paso de buques de guerra de una nación enemiga, por el Canal de Panamá, no sería admisible como no lo sería el de fuerzas armadas de una nación enemiga..." (179).

Finalmente, las normas o directrices que recogían las Instrucciones, venían a expresar, en clara referencia a la doctrina Monroe, que las mismas (Instrucciones) no eran:

"más que la adhesión marcada de los Estados Unidos a principios enunciados largo tiempo ha por las autoridades más elevadas del Gobierno, y que hoy constituyen, a juicio del Presidente, parte íntegra e importante de las máximas de nuestra política nacional.

Al prestar juramento de su cargo, el Presidente, en su discurso proclamó claramente la actitud que asumiría el Gobierno de los Estados Unidos en esta cuestión y, si los Gabinetes Europeos no se han fijado en las declaraciones hechas entonces, será conveniente que en ocasión favorable llame Ud., la atención de ese Ministro de Negocios Extranjeros sobre el lenguaje empleado por el Presidente." (180).

## 15.5. RESPUESTA DE LAS POTENCIAS EUROPEAS.

Similares Instrucciones, en los términos expuestos, fueron enviadas por el Secretario de Estado de los Estados Unidos, James Blaine, a los Representantes norteamericanos acreditados ante demás gobiernos europeos, con la finalidad que transmitiesen a éstos la oposición norteamericana a las negociaciones que se estaban llevando con mira a obtener la internacionalización del régimen de neutralidad del canal.

Así, Instrucciones se hicieron llegar de manera especial al gobierno de la Gran Bretaña, país que, en virtud del Tratado Clayton-Bulwer, de 1850, tenía semejantes derechos a los de Estados Unidos en lo que concernía a la construcción y protección de cualquier canal por el área centroamericana. Pero, debe abonarse que a las Instrucciones dirigidas al gobierno inglés, se adicionaba el interés renovado de los norteamericanos por establecer depósitos de carbón y estaciones navales en el extremo occidental de Panamá, proyecto que ya en el año de 1862, bajo la presidencia de Lincoln, se intentó llevar a cabo y que ahora pretendía darle vigencia el Presidente Hayes y el Secretario James Blaine. Estas pretensiones del gobierno de los Estados Unidos, llamó la atención del gobierno inglés que se preguntaba:

"...hasta qué punto el establecimiento, por parte del gobierno de los Estados Unidos, de estaciones navales y depósitos de carbón para proveer a los vapores de guerra de los Estados Unidos en el Istmo de Panamá, constituiría una violación del V., artículo del Convenio entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos de América del 19 de abril de 1850 (Tratado Clayton-Bulwer) y relativo al establecimiento de una comunicación por un canal navegable entre los océanos Atlántico y Pacífico". (véase: Documento número 23)

Además, el gobierno inglés consideraba que:

"...en vista de las proposiciones hechas últimamente al gobierno colombiano por el de los Estados Unidos para la conclusión de un tratado de alianza, que daría al último plena intervención en el canal de Panamá; teniendo en cuenta el tono de ciertos artículos publicados por la prensa americana; el mensaje del Presidente de los Estados Unidos a la Cámara de Representantes; el Bill aprobado por el Congreso presupuestando 200.000 dólares para el establecimiento de estaciones navales y depósitos de carbón en ambos lados del Istmo de Panamá; la discusión en el Congreso del Tratado Clayton-Bulwer y la resolución propuesta por el senador Morgan, recomendando una estricta adhesión a lo que es conocido con el nombre de "doctrina Monroe"... por todas esas razones parece inevitable al gobierno de S.M. la Reina el venir a la conclusión de que se pretende mucho más de lo expuesto hoy en el despacho de Mr. Blaine, y que se medita en realidad una intervención absoluta por parte del gobierno de los Estados Unidos... y que se proyecta el ejercicio hasta cierto punto del dominio sobre el uso y navegación del canal y el territorio a través del cual debe pasar..."(véase: Documento número 23).

Esta adición de elementos con referencia explícita a Gran Bretaña, aunada a la circunstancia de que el Secretario de Estado, James Blaine se había percatado que la vigencia entre los Estados Unidos y Gran Bretaña "del principio de no fortificación del canal y de sus accesos favorecía a Inglaterra en virtud de su supremacía naval" (181), le llevaron a ordenar a los representantes estadounidenses en Europa que "sugiriesen la tesis que el consentimiento conjunto de Estados Unidos-Inglaterra, necesario para la construcción de un canal por tierras americanas no podía ser perpetuo; sobre todo si se demoraban indefinidamente las obras de construcción del canal francés" (182). Como argumento corolario norteamericano se expresaba que aquél convenio, el Clayton-Bulwer, sólo servía para suministrar varios pretextos con los cuales se encubrían los atentados contra los "justos y razonables derechos de los Estados Unidos a ocupar el lugar protector del Nuevo Mundo" (183).

Con ánimo de comunicar al gobierno español las instrucciones que, por circular del Secretario de Estado, James Blaine, ha recibido del gobierno de los Estados Unidos, el gobierno inglés, por medio del

representante español en Londres presenta una serie de consideraciones que vienen a definir la posición principal del gobierno de S.M. la Reina de Inglaterra, resaltando los puntos siguientes:

"Por todas estas razones, parece inevitable al gobierno de S.M., la Reina el venir a la conclusión que se medita en realidad una intervención absoluta por parte del gobierno de los Estados Unidos y se proyecta hasta cierto punto el dominio sobre el uso y navegación del canal y el territorio a través del cual ha de pasar". (véase: Documento nº 23).

Mediante la Nota en estudio, el representante español en Londres, comunica al Ministro de Estado español en Madrid que:

"El gobierno de S.M. la Reina es también de la opinión que si se concluyeran los convenios propuestos por el gobierno de los Estados Unidos al gobierno de Colombia, en virtud de los cuales el gobierno de los Estados Unidos adquiriría posesión territorial en las cercanías del canal y una intervención sobre su uso y los buques de guerra de dicho país obtendrían privilegios negados a la marina de Gran Bretaña". (véase: Documento nº 23).

También el gobierno inglés hacía saber al gobierno español, por medio del representante de este último en Londres que:

"El despacho de Mr. Blaine, suscita cuestiones un tanto diferentes: Insiste en el derecho y en el deber que pesa sobre los Estados Unidos y su gobierno en fuerza de su Tratado con Nueva Granada, hoy Estados Unidos de Colombia, concluido el 12 de noviembre de 1846, de garantizar la neutralidad del canal, e indica el especial interés que tienen los Estados Unidos en la conservación de esta neutralidad; así como impedir el uso del canal de un modo que les sea perjudicial en caso de guerra. Pero esto va encaminado contra cualquier acción de común acuerdo por parte de las potencias europeas con el propósito de garantizar la neutralidad del canal o de determinar las condiciones de su uso". (véase: Documento nº 23).

A la vez, el gobierno español estaba informado de la decisión del gobierno inglés de sostener sus puntos de vista y derechos frente a

los Estados Unidos sobre la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer, suscrito entre ambos en 1850, y por lo tanto, decía la Nota:

"El gobierno de S.M., la Reina se propone llamar la atención sobre el hecho que la posición de los dos gobiernos, con referencia al canal, está determinada por los compromisos contraídos respectivamente por ellos en el Tratado Clayton-Bulwer." (véase: Documento nº 23).

Expuestos todos estos puntos, la Nota del representante español en Londres venía a abordar una finalidad concreta, consistente en la decisión de:

"el gobierno de S.M., la Reina, desea oír el parecer sobre este punto de las potencias marítimas europeas". (véase: Documento nº 23).

La Nota sin número, fechada el 10 de setiembre de 1881 y con el carácter de "Confidencial", enviada al Ministro de Estado español en Madrid -nota aquí estudiada-, concluía con un ruego al representante español en Londres para exponer o:

"comunicar a V.E., el Ministro de Estado español, el propósito del gobierno de S.M. la Reina, antes mencionado y de expresar la esperanza de que el gobierno español de S.M. el Rey de España, le tomará en seria consideración e informará si está de acuerdo con la opinión que el gobierno de S.M., la Reina se propone expresar en esta cuestión que es de una importancia tan capital para los intereses de las potencias marítimas europeas". (véase: Documento nº 23).

El gobierno español, antes de dar su parecer o respuesta a la petición de apoyo solicitada por el gobierno inglés, con la prudencia política del caso, procede a realizar consultas con sus representantes destinados en los puntos de mayor interés del caso, esto es, requiere informes del Consulado general español en Centroamérica (con sede en Guatemala), de la Legación española en

Washington y del Encargado de Negocios interino de España en Bogotá. Y, aunque parezca absurdo e ilógico, los informes remitidos por el Cónsul General español en Centroamérica (residiendo en Guatemala), entran en contradicción con los dos restantes representantes españoles citados, como tendremos oportunidad de exponer inmediatamente.

El Cónsul General de España en Centroamérica, con sede en Guatemala, mediante la Nota número 82, de 14 de setiembre de 1881, expresa al Ministro de Estado español en Madrid:

"...se me encarga de averiguar si los Estados Unidos de América han infringido el Tratado de 1846, celebrado con Colombia...". (véase: Documento nº 24).

El referido Cónsul o bien por ignorancia absoluta de los hechos y vida política por la que para esa época estaba pasando el Istmo de Panamá y todo el territorio colombiano, o por deseos voluntarios de ocultar una realidad imperante, informa al Ministro de Estado español, lo siguiente:

"...desde que fue estipulado y ratificado aquel Convenio (Mallarino-Bidlack) hasta hoy no ha ocurrido en la antigua Nueva Granada, circunstancia alguna por la cual se hubiera hecho necesaria la intervención del gobierno norteamericano...". (véase: Documento nº 24).

El Cónsul General de España en Centroamérica, con la misma ignorancia o desconocimiento de la realidad, continuaba informando:

"...No ha habido guerras internacionales desde 1846 hasta la fecha; y si bien Colombia ha sufrido repetidas conmociones internas de carácter político, la verdad es que las tropas del país han sido suficientes para sostener la soberanía necesaria en Colombia y el orden en el Istmo de Panamá, manteniendo siempre abiertas las comunicaciones interoceánicas por aquella importante vía...". (véase: Documento nº 24).

Por último, el Ministro de Estado español en Madrid, recibía las impresiones del Cónsul General de España en Centroamérica, que afirmaba:

"... Por tanto, no ha ocurrido ningún caso práctico que pueda justificar infracción por parte de los Estados Unidos con relación al Tratado de 1846.

Tales son los informes exactos que sobre este particular y por mediación segura he podido recoger". (véase: Documento nº 24).

Por su parte, la Legación de España en Washington, cumplía el requerimiento del Ministro de Estado español en Madrid, mediante el envío de la correspondiente Nota número 158, fechada el 14 de noviembre de 1881, absolviendo la consulta en los siguientes términos:

"La cuestión relativa a la interpretación del Tratado de 1846, adjunto tengo la honra de remitir a V.E., un ejemplar del folleto que, a su paso por Nueva York ha tenido la bondad de facilitarme el General Santo Domingo Vila, en el cual explica su conducta en las negociaciones que siguió aquí acerca de la interpretación de dicho Tratado de 1846.

Relacionada íntimamente con esta cuestión del Tratado de 1846, con la general del Canal de Panamá, que a la hora presente está sirviendo para grandes artículos a una gran parte de la prensa europea y en especial a la inglesa... en todo caso, a final encontrará V.E., la célebre Convención celebrada el 13 de abril de 1850, entre el gobierno americano y el de S.M., la Reina de Inglaterra, y cuyo Tratado Clayton-Bulwer, hoy vigente, forma una de las tres más decisivas y concluyentes contestaciones que la Europa puede, a juicio mío, dar a la atrevida Circular de junio de Mr. Blaine, sobre la neutralidad del proyectado canal". (véase: Documento nº 25).

El Encargado de la legación de España en Washington, con gran conocimiento de causa y con argumentos racionales más coincidentes a la posible situación o posición que adoptaría España para el tema de la internacionalización del régimen de neutralidad del proyectado canal por Panamá, interpretaba y exponía al Ministro español:

"Ni Colombia, al obtener del gobierno de Washington, en 1846, su garantía y apoyo para la neutralidad del canal y su dominio en el Istmo, enajenó su propia soberanía, ni renunció a obtener de otras potencias iguales o análogas seguridades y garantías; ni el gobierno de Washington puede mantener seriamente la doctrina y las conclusiones que la Circular Blaine después que en 1850 pactó con Inglaterra.

Ni la neutralidad de un canal que afecta a los intereses de la civilización y al comercio de todo el mundo, pueden ser cuestión exclusiva de la América del Norte.

Ni la dignidad de los Estados Unidos puede ofender el que las Potencias europeas se asocien para hacer una declaración que de seguro ha de representar más fuerzas y ofrecer al comercio y a la civilización mayores garantías que la que la Europa y la América del Norte pueden prometerse". (véase: Documento nº 25).

El representante de la Legación española en Washington, en la Nota número 158, de 14 de noviembre de 1881 -aquí estudiada- y enviada al Ministro de Estado español en Madrid, concluía emitiendo un juicio político sobre la Circular que el Secretario de Estado de los Estados Unidos, James Blaine, enviara a los gobiernos europeos:

"Debe considerarse, en mi modesto sentir, más bien como la bandera en que Mr. Blaine exhibe ante el pueblo americano su candidatura presidencial para 1884, que como un reto a Europa o una resolución inquebrantable de la Cancillería de Washington". (véase: Documento nº 25).

Por su parte, el Encargado de Negocios Interinos de S.M. española en Bogotá, cumple, también la orden recibida de España y mediante la Nota número II, fechada el 26 de noviembre de 1881, absuelve la consulta y pasa a informar al Ministerio de Estado español, sobre la situación general del futuro canal de Panaamá y la situación -que a su entender- provocaría la adopción de un régimen de internacionalización de la neutralidad del canal.

En otros puntos, el Encargado de Negocios Interinos de España en Bogotá, exponía:



"...este gobierno (Colombia) después de haber firmado en la primavera de 1878, sin anuencia alguna de los Estados Unidos, el contrato denominado Salgar-Wyse, por el cual se concedió el privilegio de la canalización del Istmo a la Compañía Universal del Canal Interoceánico, trató de concluir un tratado con el de Washington a fin de aclarar y precisar los deberes y derechos que a cada una de las dos naciones incumbiría en vista de la mayor responsabilidad que recaería sobre los Estados Unidos preventivamente se obligó por el convenio ajustado entre las dos naciones en 1846." (véase: Documento número 26)

El mismo funcionario español, proseguía con el tema, pero añadiendo un dato verdadero e importante, ya que:

"...según el Tratado Clayton-Bulwer, de 1850, entre Inglaterra y Estados Unidos... según una de sus cláusulas pueden adherirse todas las naciones que deseen, y es en lo que este gobierno (Colombia) tiene fundadas esperanzas y al parecer con razón, pues, a juzgar por las declaraciones esbozadas en la prensa oficiosa y de algunas alusiones escapadas a los personajes oficiales, a pesar de la gran reserva que sobre este punto guardan, Inglaterra se halla dispuesta a mantener las estipulaciones del Convenio de 1850 y a no consentir que los Estados Unidos se constituyan en propietarios o guardadores únicos de esta nueva vía marítima; siendo muy probable, según tengo entendido, que las Potencias europeas, por lo menos Francia, le dé todo su apoyo". (véase: Documento número 26).

Por lo que interesaba a Colombia, respecto de las negociaciones relativas a la neutralidad del canal de Panamá, el Encargado de Negocios españoles en Bogotá, en la Nota que estamos estudiando, esto es, la número 11, fechada el 26 de noviembre de 1881, concluía:

"...no ocultando los partidarios de la América del Norte sus proyectos, caso de que Europa garantice la neutralidad, de procurar, sea por el medio que fuere, que el Estado de Panamá declare su separación de la Confederación Colombiana y se anexe a la norteamericana, contando para esto con el gran auxilio del dinero y el numeroso elemento yankee que tiene dominado por completo todo el territorio del Istmo". (véase: Documento número 26).

## 15.5.1. LA NOTA NUMERO 185 DE 21 DE DICIEMBRE DE 1881.

Al finalizar el año 1881, la cuestión del régimen de neutralidad del canal de Panamá, era todavía tema de estudio y consultas por parte del gobierno español. Prueba de ello es la Nota número 185, que estimamos de gran valor histórico por cuanto la misma hace referencia, con gran maestría, a los elementos y factores que suscita la dialéctica política-diplomática nacida por la pretensión de Estados Unidos de obtener y garantizar unilateral y exclusivamente la neutralidad del canal, contra los intentos de aglutinación de pareceres y adopción de medidas conjuntos de las potencias europeas que deseaban la vigencia -a iniciativa de Colombia- de un régimen multilateral respecto a la neutralización del canal.

En la Nota número 185, enviada el 21 de diciembre de 1881, por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Ministro de Estado español en Madrid, aquél emplazaba informándole de la dificultad nacida de:

"...la circunstancia de no haber aquí, desde la dimisión y marcha del General Santo Domingo Vila, un representante encargado de los negocios de Colombia, impide seguir el curso de las negociaciones entabladas entre aquél gobierno y el de los Estados Unidos, acerca del alcance e interpretación del tantas veces citado Tratado Mallarino-Bidlack, y en especial su artículo 35; tampoco nos es posible desde aquí, a menos que se nos informe desde Europa, conocer los términos de la invitación hecha por Colombia a los Poderes europeos..." (véase: Documento número 27).

Este impedimento inicial para informar con la claridad deseada que animaba al representante español en Washington, encontraba suplencia en virtud de:

"...conversaciones con algunos banqueros colombianos

establecidos en Nueva York y con personas que gozan de influjo y relaciones en Colón (puerto situado en Panamá) y Bogotá, deduzco que Colombia insiste en su afirmación de estimarse con pleno derecho para negociar con cualquiera otra potencia, americana o europea, tratados que le aseguren aún mas su soberanía en el Istmo y garanticen la neutralidad del canal, otorgándoles en cambio iguales o menores, pero no mayores ventajas que el Tratado de 12 de diciembre de 1846, concedió a los Estados Unidos..." (véase: Documento número 27).

Respecto a las posibilidades reales que el Encargado de Negocios de España en Washington, veía sobre la alternativa de las potencias europeas de garantizar conjuntamente la neutralidad del canal, aquél concluía y estimaba que una resolución enérgica de Colombia facilitaría mucho la acción parcial o colectiva de las potencias del viejo mundo. Y, así decía:

"...Si Colombia se mantiene firme en esta inerpretación del Tratado de 1846, y si además ha invitado como soberana de su territorio y dueña del Istmo, a que le garanticen la neutralidad del futuro canal otras potencias a más de los Estados Unidos, esta puede ser para los Estados europeos una gran base de derechos que oponer a la orgullosa doctrina de Monroe, Jefferson, Adams y Blaine..." (véase: DOcumento número 27).

En lo concerniente a la Circular que el Secretario de Estado de los Estados Unidos, James Blaine, había enviado a los gobiernos auropeos, transmitiéndole la oposición estadounidense a todo intento de protección colectiva de la neutralidad del canal, el representante de España en Washington, comentaba:

"...desde el principio, la Circular de Mr. Blaine, había de ser objeto de grandes censuras y de vivas protestas de la prensa europea, y en especial de la inglesa, pero en la seguridad de que V.E., podría, con mejores datos y mayor ilustración, formar más acabado juicio sobre ella que el brevísimo que pudiera transmitirle, me abstuve de más extensos comentarios, limitándome por entonces a observar e inquirir si por alguna potencia europea se planteaba algo que se pareciese a protestar o negociaciones, y de estudiar al propio tiempo el alcance que el nuevo Presidente, Mr.

Chester Arthur, y las demás personas que pudieran ser llamadas al gobierno de este país, daban o pretendía dar a la soberbia afirmación del ex-Secretario Blaine..." (véase: Documento número 27).

En la Nota 185, a la que nos estamos refiriendo, el Ministro Plenipotenciario español en Washington, exponía las posibles posiciones-decisiones que adoptarían las Potencias europeas con relación a la Circular de James Blaine.

En lo que tocaba a Gran Bretaña, asumía que:

"...Inglaterra, según lo sabrá ya V.E., ha sido hasta ahora la única Potencia que oficialmente se ha dirigido a este gobierno (Estados Unidos), con ocasión de la Circular del 24 de junio (Circular Blaine); pero la Nota del Conde de Granville (en la cual Inglaterra se oponía a las pretensiones de Estados Unidos y de la cual tenía conocimiento el gobierno español) ha llegado aquí tan tarde que dio tiempo a que Mr. Blaine planteara en Londres, antes de recibirla, la cuestión relativa a la modificación del Tratado Clayton-Bulwer..." (véase: Documento número 27).

El representante español en Washington, estimaba, sin embargo:

"... que Inglaterra mantendrá con firmeza no sólo los derechos que le atribuye dicho Tratado; sino principios más amplios y generales respecto a la neutralidad del canal..., importa, sin embargo, seguir con atención estas negociaciones no sea que Inglaterra salvando sus derechos, deje a las demás Potencias europeas desamparadas de su concurso...". (véase: Documento número 27).

Por lo que respecta a la posible posición de:

"... Francia, según mis noticias, nada ha dicho en Washington pero explora a los gobiernos europeos y se alegraría verlos tomar en el asunto una iniciativa vigorosa. Francia sólo no lo haría, ni tampoco sería de las primeras que gestionen, porque siendo francesa la empresa constructora, y sabiendo, además, las pocas simpatías con que por aquí se la mira, temerá parecer harto interesada y dar a los americanos pretextos que hoy no tienen, ni contra Francia, ni contra ninguna otra Potencia europea, en lo que respecta a protectorados y pretensiones exclusivas sobre el

canal....". (véase: Documento número 27).

En cuanto al resto de los gobiernos europeos, el Ministro Plenipotenciario de España en Washington, expresaba al Ministro de Estado español en Madrid:

"... De las demás Potencias, nada se dice, y eso que Alemania desea vivamente tener algún puerto o factoría en el Pacífico. Italia, cuenta con muchos naturales (puertos) en la costa sur del mismo mar y Dinamarca, dueña de St. Thomas, tiene interés muy directo con cuanto se relaciona con Panamá y de todo lo que se proyecte para unir a los dos océanos...". (véase: Documento número 27).

Finalmente, el Ministro Plenipotenciario de España en Washington, expresaba:

"... Considero que si Inglaterra se mantiene firme en negarse a la abrogación o modificación solicitada por este gobierno (Estados Unidos) del Tratado de 1850; si Colombia no se rinde en sus negociaciones con este gobierno (Estados Unidos); si la prensa inglesa continúa con brío la campaña en que estos días ha iniciado contra la Circular Blaine; y si los Poderes de Europa recuerdan al Gabinete de Washington el Despacho de Mr. Hamilton Fish, de 28 de febrero de 1877, un Proyecto de Tratado con Nicaragua y sus declaraciones de entonces; yo tengo por seguro que el Gobierno de la Unión no pasará más allá y que una será la doctrina que se proclame para herir la imaginación de los electores y otra muy distinta doctrina la que haya de practicar en interés de la paz y del comercio del mundo". (véase: Documento número 27).

En lo que respecta a España, también a finales del año 1881, encontramos un documento que, a nuestro juicio y atendiendo a argumentos sólidos y vigentes -para la época-, podrían inclinar favorablemente la posición de España respecto al pretendido, por la Potencias europeas, régimen de internacionalización de la neutralidad del canal en construcción.

Este documento, la Nota número 104, enviada el 29 de diciembre de

1881, por el Cónsul General de España en Guatemala al Ministro de Estado español en Madrid, contiene textos como el siguiente:

"... España, aparte de su influencia legítima en esta parte de América, influencia a la cual no debe jamás renunciar, posee la isla de Cuba, cuyas aguas se bañan con las aguas del Istmo...". (véase: Documento número 28).

El mismo funcionario diplomático español concluía en la Nota en mención, de la siguiente forma:

"...España perdería andando el tiempo más que las otras Potencias, no ya su indiscutible derecho de intervenir en el Istmo con mayor fuerza si cabe que Estados Unidos e Inglaterra". (véase: Documento número 28).

#### 15.6.- DEL FRACASO DEL CONGRESO DE PANAMA DE 1881 A LA GENESIS DEL PANAMERICANISMO.

En el afán de aglutinar las posiciones políticas de las repúblicas hispanoamericanas, respecto al tema o situación de la neutralidad del canal de Panamá, Colombia convocó un Congreso a celebrarse en la ciudad de Panamá en el mes de diciembre de 1881.

Esta nueva tentativa , propiamente hispanoamericana, como otras muchas anteriores, fue un rotundo fracaso, hecho que nos los hace saber el Encargado de negocios Interino de S.M. española en Bogotá, mediante la Nota número 3, fechada el 7 de enero de 1882 en aquella misma ciudad y enviada al Ministro de Estado español, expresándole:

"Ya es público y notorio que el Congreso de Panamá no llenará ni con mucho las esperanzas que sobre su importancia y trascendencia había concebido este gobierno (colombiano) y a pesar de haber sido convocado para el 1º de

diciembre del año pasado, los Delegados de aquellas repúblicas que le habían prometido su concurso, tan sólo hay noticias de que estén hoy en Panamá, los de Colombia, Costa Rica y Honduras...". (véase: Documento número 29).

El mismo Encargado de Negocios de España en Bogotá, comunicaba- en la misma nota citada-, al Ministro de Estado español en Madrid, que:

"... La causa principal de su poco éxito se debe a la naturaleza misma del asunto y al modo de ser de muchos de estos países, Colombia el primero, que creen que basta conseguir por escrito, para implantarlas, las ideas más avanzadas de los tiempos modernos sin parar en mientes en la imprescindible necesidad que, tanto los pueblos como los hombres tienen, de recorrer diferentes edades antes de llegar a su completo desarrollo...". (véase: Documento número 29).

Fracasado este intento regional hispanoamericano, la cuestión suscitada entre Colombia y los Estados Unidos, con motivo de la garantía de neutralización del canal de Panamá, se hallaba o continuaba en el mismo estado o situación y,

"... ambas aguardaban, para adoptar una política definitiva o decisiva a conocer el resultado de sus gestiones en Europa... o mejor dicho, los Estados Unidos, el efecto de sus últimas declaraciones y Colombia, las manifestaciones que los Gabinetes europeos hagan a sus representantes en vista de las instrucciones que a título de "ballon d'essay" y para explorar las opiniones se hayan enviado a los Ministros acreditados en España, Francia, Alemania e Italia que con Inglaterra y los Estados Unidos son las naciones de quien Colombia desearía obtener la garantía de neutralidad...". (véase: Documento número 29).

Estados Unidos y sus representantes político-diplomáticos no esperaron mucho tiempo para reaccionar frente al fracaso de la convocatoria del Congreso a celebrarse en Panamá en 1881 y, por medio de su Secretario de Estado, James Blaine, el más decidido de los políticos norteamericanos al servicio del desarrollo industrial

volcado al mercado exterior y del capital monopolístico en gestión, sentaba, desde 1881, los fundamentos de Panamericanismo.

En efecto, James Blaine, envió el 29 de noviembre de 1881, una Nota-Circular a los gobiernos de los países hispanoamericanos "para tomar parte en un Congreso General que debería reunirse en Washington en 1882, con el objeto de considerar y discutir los métodos de prevenir las guerras entre los países americanos". (184).

Reflejo de esta convocatoria norteamericana la proporciona el Encargado de negocios de S.M. española en Bogotá, mediante la Nota número 8, fechada en aquella ciudad el 16 de febrero de 1882, y en la cual comunica al Ministro de Estado español en Madrid:

"...Ahora son los Estados Unidos los que convocan a todos los países americanos para un Congreso que ha de reunirse en Washington el 22 del próximo noviembre, con el único objeto, según manifiestan en su Circular, de convenir el modo de evitar guerras entre los estados americanos...". (véase: Documento número 30).

Es de observar que, en la Nota-Circular enviada por James Blaine, en nombre del gobierno norteamericano, se manifestaba lo siguiente:

"Los Estados Unidos tomarán parte en las deliberaciones y decisiones del Congreso sobre un mismo pie de igualdad que las demás naciones en él representadas y con la leal intención de considerar cualquier solución propuesta no sólo por lo que importa a su propio interés ni con la mira que se sienta su poderío, sino como una entre muchas naciones coordinadas entre sí". (185)

Pero, lo cierto era, como el tiempo lo demostró y a su vez fue vaticinado, por aquellas fechas, por el Representante español en



Bogotá, que:

"... seguramente lo que allí se proponen los Estados Unidos es no tan sólo agrandar su influencia en Sur América, sino también ver si pueden excluir a las naciones europeas de toda intervención en los asuntos americanos, particularmente en lo referente a la garantía de neutralidad del Canal de Panamá, y ya su Ministro (de Estados Unidos) en Colombia ha tanteado acerca de este gobierno para ver si aceptará la garantía de neutralidad otorgada por todos los países americanos con la exclusión de toda Potencia europea...". (véase: Documento número 30).

En la Nota-Circular de la convocatoria estadounidense, podríamos decir, estaba la génesis de los fundamentos políticos del movimiento conocido posteriormente como Panamericanismo que, en opinión de G. Pope Atkins, "es un movimiento cuyos principios ideológicos son anteriores a la Organización Interamericana y la idea subyacente fue una evolución anterior a la idea de Hemisferio Occidental.

La noción de una "relación especial" entre las Américas y sus separación de Europa había proporcionado el punto de partida para la doctrina Monroe como una política unilateral de Estados Unidos hacia Europa y el resto de las Américas. La doctrina Monroe y el Panamericanismo eran incompatibles a pesar del hecho de que ambas se derivan de la idea del Hemisferio Occidental, ya que uno era estrictamente unilateral en alcance y el otro inherentemente multilateral". (186).

Siendo evidente, en la época a que nos referimos, que Estados Unidos deseaba otorgarle mayor vigencia a los principios de la doctrina Monroe que a los postulados de cooperación multilateral del naciente Panamericanismo, la Nota-Circular de la convocatoria para el Congreso de Washington de 1882, provocó un gran debate en Colombia sobre las ventajas o desventajas que ocasionaría su asistencia al

mismo y en que medida podría afectar sus planteamientos políticos internacionales en orden a obtener una garantía multilateral para el régimen de neutralidad del canal de Panamá.

15.6.1.- MENSAJE DEL PRESIDENTE COLOMBIANO, DR. RAFAEL NÚÑEZ, AL  
CONGRESO DE ESTE PAIS.

El debate-discusión sobre la conveniencia o no de aceptar la invitación de Estados Unidos, alcanzó tal trascendencia que el Presidente colombiano, Dr. Rafael Núñez, estimó conveniente dirigir un mensaje al Congreso colombiano, parte de cuyo contenido vamos a reproducir, sobre todo las referentes a la discusión internacional que estaba ocasionando el tema de la neutralización -neutralidad del Canal de Panamá.

El Dr. Núñez, iniciaba su mensaje con el siguiente texto:

"... Publicistas y hombres de estado eminentes piensan que, para proveer a la integridad nacional y al mantenimiento de nuestra soberanía sobre el Istmo americano, bastará obtener una declaración de principios a este respecto, por parte de las grandes Potencias.

Yo me permito disentir de esta opinión y pienso que Colombia necesita proveer a su seguridad, como hasta aquí, por medio de una garantía y de una alianza efectiva...

Se cree que una garantía colectiva de las grandes Potencias de Europa es la única que realmente cubre nuestros intereses en el futuro; pero no se piensa en que esa garantía es para el caso de un conflicto entre dos o más de esas mismas Potencias garantes, que tenga por teatro de la guerra el paso de los mares americanos, y que cuando llegue el caso, si ese paso sólo está defendido sobre el papel del tratado de garantía, las Potencias beligerantes, entre quienes la guerra ha roto todos los pactos que técnica y prácticamente se opongan a los medios y fines de la guerra, se disputarán, naturalmente por las armas, la posesión del paso interoceánico, para asegurar su preponderancia marítima y la guerra y el éxito final de la contienda, o las Potencias garantes proveen conjuntamente a la defensa del canal, y no hay sino un solo modo de proveer en tiempo de guerra a esta defensa, que son las fortalezas y los cañones o no proveen.

En el primer caso, nuestra soberanía y nuestro orgullo quedarían más ofendidos y amenazados que en el caso de conceder el mismo derecho a un garante y a un aliado único; y en el segundo, una neutralidad que carece de fuerza necesaria para hacerse obedecer es tan ilusoria como los bloqueos sobre el papel que ni beligerantes ni neutrales tienen la obligación de respetar...". (véase: Documento

número 31).

Y, refiriéndose, más concretamente, a la alternativa de ciertas Potencias europeas de garantizar mancomunadamente e internacionalizar el régimen de neutralización del Canal, expresaba, el Presidente Núñez, lo siguiente:

"... Pero se dirá que es precisamente para este caso que se busca la garantía de muchos y que cuando el caso ocurra, las Potencias garantes, no beligerantes vendrán con sus escuadras a sostener la neutralidad y la soberanía de Colombia. Pero es preciso olvidarse de la condición en que se hallan colocados los grandes Estados europeos para hacerse semejante ilusión. Ninguno de ellos puede comprometerse en una guerra marítima por disputas ajenas sin exponerse a perecer en sus propios dominios...". (véase: Documento número 31).

El máximo gobernante colombiano, argumentaba su anterior conclusión haciendo una descripción político-social de todos los países europeos interesados en la internacionalización del régimen de neutralización del canal, pasando a decir:

"...¿Será la Inglaterra la que en caso de una guerra entre los Estados Unidos y Chile, por ejemplo, viniera a interponerse para hacer respetar la neutralidad del canal?. La Inglaterra, que lleva al costado el cáncer de Irlanda y que todas sus escuadras bastarían difícilmente para defender su vasto Imperio de la India, cuyo dominio tiene fortificado desde Gibraltar hasta Benim, en el estrecho de Bab-el Mandel?. La Inglaterra, a quien hemos visto devorar tantos ultrajes antes que exponerse a los peligros de tal delicada posición?.

¿Sería la Francia que, después del aislamiento en que la han dejado todas las naciones en su última desgracia, ha renunciado muy sabiamente al glorioso papel de propagador de generosas ideas, defensor de pueblos oprimidos y que guarda y atesora para sí su poder y sus recursos, esperando el día de la venganza?.

¿Sería la Rusia asesinada, inmovilizada por el nihilismo y rodeada de enemigos desde el Mar Norte hasta el Mar Negro?.

¿Será la Alemania, Austria e Italia, a cual más trabajada por inmensas dificultades interiores; la una por el

socialismo, la otra por el antagonismo de los pueblos que la componen, la última por el Papado, todas ellas obligadas a vivir con el arma bajo el brazo para vigilarse y defenderse, todas ellas con la vista clavada sobre la orilla del Danubio y del Encimo donde debe hacerse la sangrienta repartición de la herencia otomana?...". (véase: Documento número 31).

El Dr. Núñez, en clara inclinación a favorecer las pretensiones de los Estados Unidos, de ser los únicos garantes de la neutralidad del canal, en su Mensaje al Congreso colombiano, en claro desconocimiento de las diversas ocasiones anteriores que aquellos aplicaron la doctrina Monroe, venía a decir:

"... Entre tanto, los Estados Unidos, son la única Potencia sin colonias que guardar, sin vecinos que puedan ofenderles, sin complicaciones interiores que puedan desorganizarla, con un territorio compacto sin solución de continuidad, con una población que hoy es de 55 millones y que a fines de siglo puede ser de 80 o 100 millones y con inmensos recursos, los Estados Unidos son la única Potencia que, llegado el caso, puede afrontar una guerra marítima con las Potencias del Viejo Mundo.

Además de su propio poder, los Estados Unidos allegarían poderosos aliados en la inextinguible rivalidad de las naciones europeas...". (véase: Documento número 31).

Desde su condición de político hábil, el Presidente Núñez, en su intento de favorecer los intereses de los norteamericanos, revestía su proposición de pleno acercamiento a éstos, bajo un proyecto de garantía de neutralidad tripartita del canal de Panamá que pasaría a denominarse canal "Hispano-Ammerico-Colombiano".

Veamos sus propias palabras al respecto:

"... En vez de estar mendigando una garantía ineficaz de las Potencias Europeas, Colombia debería aprovechar su privilegiada posición de Soberano en el Istmo, para negociar una alianza efectiva de igual a igual y de Potencia a Potencia con el Coloso del Norte.

La única Potencia europea que podría participar en esta alianza sería la España, siempre por supuesto que nosotros

abandonásemos el quijotismo de pretender excluirla por razones de política sentimental de sus posesiones en el Mar de la Antillas, posesiones que como ha dicho elocuentemente uno de sus hombres de estado en la Corte, tiene ella derecho a conservar en esta América por ella descubierta, poblada y civilizada, como se conservan los escudos ceremoniales a la puerta de las casas solariegas...". (véase: Documento número 31).

El mandatario colombiano, concluía:

"... Reconociendo a la España como Potencia americana, el gran golpe de nuestra diplomacia sería las negociaciones de una alianza tripartita para proveer a la neutralidad del canal, y al mantenimiento de la soberanía de Colombia en el territorio del Istmo sobre las siguientes bases:

- 1º.- El paso del canal estará abierto para las naves mercantes de todas las naciones del mundo, bajo el pie de la más perfecta igualdad, en tiempo de paz.
- 2º.- El paso del canal quedaría rigurosamente cerrado a las naves de guerra de las naciones que estén en guerra con otra u otras, excepto las naves de las Potencias aliadas; en otros términos: el canal y el Istmo será considerado como un estrecho Hispano-Americo-Colombiano, en tiempo de guerra.
- 3º.- Se construirán fortalezas a uno y otro extremo del canal por cuenta de las Potencias aliadas para la defensa de la soberanía de Colombia y la neutralidad del paso interoceánico.
- 4º.- Estas fortificaciones serán guarnicionadas por fuerzas de las tres Potencias, bajo el mando de un general colombiano.
- 5º.- En tiempos de paz, sólo podrá enarbolarse sobre los fuertes la bandera colombiana.
- 6º.- En tiempos de guerra se enarbolará el pabellón de las tres Potencias...". (véase: Documento número 31).

Por último, el Dr. Núñez, expresaba:

"... A la realización de un proyecto de esta magnitud, práctico, positivo, deberán encaminarse todos los esfuerzos de nuestra diplomacia... yo sólo he querido aprovechar la ocasión de este Informe, para dejar consignada en él estas ideas, cuya grandeza me fascina y cuya responsabilidad acepto con entera confianza.

Contrayéndome ahora al objeto que lo ha motivado, tengo la honra de proponeros el adjunto proyecto de resolución: Dígase al Presidente de la República que el Gobierno colombiano debe aceptar sin demora la invitación con que lo ha honrado el gobierno de los Estados Unidos de América para concurrir al Congreso que debe reunirse en Washington el 22 de noviembre de 1882; que a ellos nos obligan nuestros precedentes, nuestras ideas políticas y la amistad que debemos intimar y estrechar con el pueblo y gobierno de los Estados Unidos de América". (véase: Documento número 31).

La proposición estimando que era conveniente para los intereses colombianos asistir al Congreso convocado para diciembre de 1882 en Washington, y que fue manifestada por el Presidente Núñez, en su Mensaje al Congreso Colombiano, pronto encontró respaldo en el Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado Colombiano, Dr. Aníbal Galindo que, ante el mismo órgano legislativo (Congreso Colombiano) presentó un Informe reiterando que la presencia de Colombia en Washington, en diciembre de 1882, era favorable en consideración a los siguientes extremos:

"...Colombia sería la última que podría excusarse de aceptar esta invitación: Sus precedentes, sus ideas y sus más trascendentales intereses la obligan no sólo a aceptar, sino a secundar con entusiasmo el pensamiento del gobierno americano. Obrar de otra manera sería la falta más grave que el Senado y el Ejecutivo podría cometer en la dirección de nuestras Relaciones Exteriores.

Puede decirse que virtualmente la idea del Gabinete de Washington es la misma que decidió al nuestro a proponer a fines de 1880, la reunión del Congreso de Panamá, que desgraciadamente no pudo llevarse a efecto. ¿Cómo podríamos, pues, excusarnos decorosamente nosotros de aceptar el que con igual objeto propone ahora el gobierno americano?.

Que pueblos y gobiernos que den cabida en su política a ambiciosos proyectos de engrandecimiento territorial por medio de la guerra, excusen la invitación, se comprende; pero nosotros que representamos por excelencia en Sur América las más avanzadas ideas de libertad y de progreso, fundadas en el respeto al derecho, vaciláremos un momento en secundar las elevadas miras del gobierno americano, sería, como antes he dicho, la más grave falta internacional en que nuestro gobierno podría incurrir...

Por lo que hace a nuestros intereses materiales, el deber de

secundar el pensamiento del Gabinete de Washington, es todavía más claro. Geográfica e internacionalmente representa Colombia el Istmo de Panamá o no representa nada.

Conservar nuestra soberanía sobre aquél territorio es el punto de partida de nuestra grandeza y el objetivo de nuestros hombres de Estado. Un Informe, pues, sobre nuestras relaciones con los Estados Unidos de América que se desentienda de esta cuestión no sería digno del Senado..." (véase: Documento número 31).

Así, pues:

"...la cuestión del Canal de Panamá, asunto que revivió...por raxón de haberse iniciado debate en el Senado acerca de la respuesta que habría de dar Colombia a la invitación para concurrir al Congreso de Washington..." (véase: Documento número 34).

Y, hallándose pendiente ante la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado colombiano, la invitación del Gobierno de los Estados Unidos es cuando se produce el Mensaje del presidente Núñez y el Informe del Comité de Relaciones Exteriores del Senado colombiano, por su Presidente, Sr. Aníbal Galindo, ambos textos a los cuales ya hemos hecho referencia, importa señalar como conclusión de los mismos que, estimaban que en dicho Congreso había de discutirse un asunto tan vital para Colombia como el del canal de Panamá intentaron, asimismo, pretender demostrar que la garantía de neutralidad y soberanía que les prestasen las naciones europeas, sería estéril; para terminar pidiendo, ambos pronunciamientos (el del Dr. Núñez y el del Dr. Galindo) que se celebrase un verdadero tratado de alianza con la República del Norte, incluyendo en él a España.

Con respecto al Mensaje pronunciado por el Presidente Núñez ante el Congreso colombiano, es beneficioso traer aquí la estimación que el mismo le merece al Encargado de Negocios de S.M. española en Bogotá



que, en la Nota número 31 de 26 de junio de 1882, hace conocer al Ministro de Estado español en Madrid, bajo las siguientes palabras:

"...a este extenso Informe (del Sr. Núñez) no puede atribuirsele mayor importancia que el de una elucubración personal bastante poco feliz en sus consideraciones, encaminadas todas a presentar a las naciones de Europa tan preocupadas por sus dificultades interiores y las rivalidades entre unas y otras que serían impotentes o poco menos para defender el canal...la parte que menciona a España y las conclusiones o bases en que debería fundarse el tratado tripartito, no considero sería practicable esa intervención que nos ofrece el autor del Informe, aunque podemos sentir motivos de satisfacción en el hecho y aún en el fundamento de la proposición, creándonos motivos de conflictos y de sacrificio, cuando las contingencias, trabajando de acuerdo con toda Europa a favor de la absoluta neutralidad del canal..." (véase: Documento número 32).

Con respecto a la invitación hecha por el gobierno de los Estados Unidos al gobierno de Colombia, para que asistiera al Congreso General a celebrarse en Washinton en 1882, el mismo funcionario diplomático se atrevía a expresar su opinión al Ministro de Estado español en Madrid, en los siguientes términos:

"...las revelaciones que de la política norteamericana hizo el Secretario Blaine, han sido causa de que con mayor madurez y mejor criterio vuelvan la vista a una garantía internacional europea para la conservación de su soberanía en el Istmo.

Tal me parece ser la opinión que entre la generalidad se va abriendo paso... esta es la situación, y si en el Congreso es probable que se pretenda plantear la cuestión del canal, ¿no sería preferible para Colombia no asistir?

Allí se vería, en efecto, sola en frente de las pretensiones de los Estados Unidos, sin apoyo ninguno en favor de lo que sus intereses exigen. ¿No es mejor y menos comprometido excusarse, que deponer una negativa después?..." (véase: Documento número 32).

En el interín que venía significado por las discusiones que se estaban produciendo en Colombia sobre la conveniencia o no de asisitir al Congreso de Washington de 1882, se producen dos hechos

que, de una manera u otra pretenden fortalecer la posición colombiana en sus intentos de contener una internacionalización del régimen de la neutralidad del canal. El uno, viene constituido por los intentos colombianos de pretender la denuncia del Tratado Mallarino-Bidlack de 1846, Tratado que otorgaba la garantía exclusiva a los Estados Unidos respecto al régimen de neutralidad del Canal. El otro, fue la venta de acciones de la Compañía Universal del Canal Interoceánico.

Ambos hechos alcanzan nuestro conocimiento por medio de documentación que el Encargado de Negocios de S-M- española en Bogotá envía al Ministro de Estado español.

Con respecto a los intentos colombianos de denunciar el Tratado Mallarino-Bidlack, de 1846, el diplomático español en Bogotá, por medio de la Nota número 8, fechada en Bogotá el 16 de febrero de 1882, expone a su Ministro de Estado español en Madrid:

"...algo más confiado este gobierno (colombiano) con el apoyo que el de Inglaterra le presta, trata de ver el efecto que en los Estados Unidos produce una tentativa de denunciar el artículo 35 del Tratado de 1846, en el cual fundan los norteamericanos sus derechos de intervenir en todos los asuntos de Panamá. Y lo creo solamente una tentativa a causa de la manera como se ha hecho. En la 1ª sesión de ayer del Congreso, se presentó un Diputado conservador, pero empleado por el gobierno actual y enteramente adicto personalmente al Presidente de la República, la proposición para denunciar dicho artículo 35...

Según algunos Diputados con quienes he hablado del asunto, la mayoría se halla dispuesta a votarla favorablemente, pero esto no puede servir de guía para prejuzgar su éxito porque la mayoría de la Cámara obedece ciegamente a la consigna dada por el Presidente de la República quien en estas cuestiones... no les expone de antemano su plan, sino que día a día y asunto por asunto les indica la actitud que deben tomar... este punto les inspira la política de los Estados Unidos, no puede presagiarse cuál será su resultado... suerte que no creo conozca el mismo Presidente, Dr. Núñez..." (véase: Documento número 30).

En lo concerniente a la adquisición, por la Compañía Universal del Canal Interoceánico, de acciones de la Compañía del Ferrocarril, el Encargado de Negocios de la Legación española en Bogotá, informa al Ministro de Estado español, lo siguiente:

"Tengo la honra de informar a V.E. que las negociaciones que dieron ultimamente por resultado la adquisición de 37.000 acciones del ferrocarril norteamericano que atraviesa el Istmo de Panamá en una extensión de 60 millas, pasando éstas a la Compañía francesa, han disgustado profundamente al pueblo, al Gobierno y a la prensa de los Estados Unidos, llegándose a presumir en la Unión que la transferencia del ferrocarril a la empresa del canal equivale a la pérdida para los yankees de su potente dominio político y comercial en la América del Sur y del Centro...

Nada tendrá de extraño, que celos de carácter internacional susciten dificultades para el buen éxito de la vasta empresa. ...nada tiene de extraño, repito, todo esto disguste al pueblo yankee, reclamando que las comunicaciones interoceánicas quedarán en el futuro bajo la protección de Europa. (véase: Documento número 33).

En lo que respecta a los intereses de España y su salvaguardia, el Encargado de negocios de España en Bogotá, informaba al Ministro de Estado español en Madrid, que:

"...sin embargo, como España es a mi ver una de las naciones que tiene más interés en alejar de la América Latina la exagerada influencia que pretenden ejercer los yankees, influencia contraria siempre a nuestra política y desarrollo comercial, creo yo que es ya llegado el caso que, de un modo o de otro, se garantice, si es posible, la neutralidad del canal.

Hay más, nuestra nación posee según consta a la ilustración de V.E., la isla de Cuba, inmediaciones del territorio, situación geográfica que realzará en alto grado su valor desde el momento en que sea hecho positivo la seguridad del canal.

En tonces se dirigirán allí nuestros buques viniendo más a menudo que hoy sucede a los puertos del Pacífico y resto de esta parte de América, logrando por ese medio dar acá fácil salida a nuestros valiosos productos..." (véase: Documento 33).

Todos los datos y hechos descritos, vienen a poner de manifiesto que en los gobernantes y pueblo colombiano, existía un verdadero temor por perder el canal de Panamá y quizá la mayoría comprendía que el peligro venía de los Estados Unidos. Las vacilaciones que acerca de la neutralidad del canal experimentaba Colombia no se les podía reconocer otro origen, pues el transcurso del tiempo y los hechos que ocurrían venían a demostrar poco a poco y en cada ocasión que era arriesgado hacer con carácter exclusivo toda clase de concesiones, para el caso de guerra, a los Estados Unidos, en cambio de la doble garantía, por parte de éstos, de la neutralidad y soberanía en el Istmo.

De esta certeza partía la incertidumbre que envolvía a Colombia sobre su participación o no en el Congreso convocado por los Estados Unidos y a celebrarse en la ciudad de Washington en el mes de Diciembre de 1882.

En relación con el Congreso General convocado por el gobierno norteamericano, su posibilidad de celebración, la factibilidad del mismo y los posibles resultados a obtener, el Ministro de Estado español en Madrid, recibía del Encargado de Negocios de España en Bogotá, las siguientes impresiones:

"...Respecto al Congreso mismo, reúname o no, hay ya aquí datos para suponer que ha fracasado. Chile, cuyos intereses en el Canal son los mismos que los de Europa y que tampoco está dispuesto a que se le susciten observaciones sobre su actual contienda, declara abiertamente que no concurrirá y más aún, tampoco el Ecuador, Perú, Bolívia, ni dos o tres de las repúblicas centroamericanas... pueden señalarse como dudosos el Brasil, Méjico, que rehusó venir a Panamá y que rechazó de plano la invitación de los Estados Unidos... Reunirse, pues, al parecer, una minoría que, aún suponiéndole acorde y compacta, no tendrá autoridad para resolver sobre el objeto ostensible del Congreso, ni para favorecer los planes que de su reunión les prometiera la política de Mr. Blaine.

...de todos modos creo poder manifestar a V.E. que sobre la

invitación y asistencia al Congreso, por parte de Colombia, se dejará el asunto indefinidamente o se autorizará al Presidente para obrar según las circunstancias vayan aconsejando. (véase: Documento número 32)

El Encargado de Negocios de España en Bogotá, continuaba informando al Ministro de Estado español en Madrid, y diríamos, con gran certeza, la siguiente expectativa:

"...sin embargo, es preciso tener presente una amenaza y aún una presión más suave del gobierno de los Estados Unidos puede producir grandes cambios, sino en la opinión, al menos sí en la conducta de este gobierno.

De los unos creen que no sentirán escrúpulos en agredir; de Europa cuentan con que nada han de temer directamente, pero no pueden pensar hasta qué punto ello los protegerá al defender sus propios intereses contra los primeros (Estados Unidos).

De aquí su política en este asunto, que no ha sido ni será otra que la del miedo y zozobra...

De este país más que la acción debe esperarse la inercia ante las ingerencias norteamericanas, pero nunca si se les abandona a sí solos y si las naciones de Europa no cultivan este terreno político, alentando eficazmente y apoyando a Colombia. Desgraciadamente el Representante francés, muy recién llegado, pareeme ver con frialdad el asunto; al frente de la Legación Británica se halla sólo un Agente Interino y no veo hoy quien secunde nuestra política, sino el Ministro Plenipotenciario de Chile..." (véase: Documento número 32).

Sobre la base de las anteriores observaciones, que no estaban muy alejadas de la realidad, el Encargado de Negocios de S.M. española, venía a concluir y a manifestar al Ministro español en Madrid, que:

"...Todo hace creer que el citado Congreso ha fracasado a juzgar por la tibieza con que el Presidente Arthur, habla de él en su Mensaje al Congreso de los Estados Unidos... aparte de afirmar la constitucionalidad de la invitación termina diciendo, sin mostrar el menor empeño que su acción se limitará a lo que ésta decida...

En el Congreso de Estados Unidos, se sucitó, en estos días, en una sesión secreta, las cuestiones generales pendientes

de política exterior y que vienen a concentrarse en el Canal de Panamá, en relación con la actitud respectiva de los Estados Unidos y Europa. Digo Europa, Excmo. Señor, porque no creo que Inglaterra sea la única interesada en la solución que haya de darse al problema político planteado aunque hoy esté sola en llevar la palabra respecto a la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer.

La generalidad aquí (en Colombia)... desearía que todas las naciones gerantizasen su soberanía en el Canal, con derecho para todas de hacer transitar sus buques de guerra, aún en época de guerra, pero la verdad es que los Estados Unidos les infunde un gran temor, un horrible miedo... y a su favor se inclinará la balanza si Europa no hace por contrarrestar su influencia..." (véase: Documento número 34)

Como conclusión al movimiento de la opinión pública, a la discusión entre los hombres de Estados y debates en los órganos de gobierno de Colombia que suscitó la invitación realizada por el gobierno de Washington, para que aquella nación hispanoamericana asistiese a la celebración del Congreso General, a realizarse en la ciudad de Washington, en el mes de diciembre de 1882, nos puede servir de guía la Nota número 53, fechada en la ciudad de Bogotá el 23 de setiembre de 1882, enviada por el Encargado de Negocios de España en Bogotá, al Ministro de Estado español en Madrid, en la cual le informaba, con respecto a Colombia y su vida política:

"...Este Congreso (colombiano) ha clausurado sus sesiones de este año sin que el Senado adoptara resolución alguna sobre la contestación que hubiere de dar el gobierno a la invitación para concurrir al Congreso proyectado para el próximo noviembre en Washington; habiéndose, por otra parte, también cerrado las Cámaras en esta última capital sin adoptar ningún acuerdo respecto al Mensaje que sobre el asunto les dirigió el Presidente Arthur..." (véase: Documento número 35).

El propio Encargado de Negocios de España en Bogotá, en el mismo documento al cual estamos haciendo referencia, se atrevía a expresar su valoración de los alcances del Congreso, si efectivamente se hubiese celebrado. En este sentido, éstas eran sus palabras:

"...pero quizá su reunión hubiese contribuido a develar más aún la política norteamericana, sobre todo, hoy que se halla un tanto dulcificada y se habría, probablemente, ejercido menor presión, pues en el fondo, opino, que la política avasalladora blainista tiene co en aquel país; y en este sentido habría despejado la situación más eficazmente que, por un aborto, como el presente, por un fracaso que era bastante de presumir y hubiera cortado la resurrección de semejantes planes en el futuro.

...ya un periódico de los Estados Unidos, "The Times Democratic", que ha estigmatizado el otro Congreso que Colombia intentó reunir en Panamá, suponiendo a esta nación supeditada a la influencia europea y secundando proyectos hostiles o poco favorables a los Estados Unidos, pretendidos móviles que, a la verdad, distan bastante de los hechos. Es mi sentir evidente que, aparte de cierto prurito de ostentación, ligado con reminiscencias de Bolívar, Colombia buscaba en él la desviación de peligros de que se veía amenazada por la guerra chileno-peruana, la cual le acarreaba conflictos con el beligerante vencedor con motivo del tránsito de armas y pertrechos por el Istmo..."

De otro lado, parece vuelve a agitarse el proyecto de realizar el canal por Nicaragua, habiéndose constituido una Junta o Comité a cuya cabeza se ha colocado el General Grant..." (véase: Documento número 35).

Por los hechos apuntados, el Encargado de Negocios de S.M. española en Bogotá, en el referido documento, expresaba su cuestionamiento al Ministro de Estado español en Madrid:

"...¿Sería aventurado sospechar en estos hechos, síntomas de que los Estados Unidos empiezan a cerciorarse de que han de encontrar muy serias resistencias en el Canal de Panamá, al que ni siquiera contribuyen con sus capitales, al observar, sobre todo, que Europa acude unánimemente a la protección del canal y a evitar el predominio en él, de una sola potencia y que, presintiendo una actitud análoga en América, trata de ir sondeando la opinión o de buscar soluciones de soslayo... Al menos éstas son las ideas que predominan en la opinión del Poder Ejecutivo colombiano que, intencionalmente, deja vacante la Legación en Washington..." (véase: Documento número 35).

16.- POSICION O RESPUESTA DE ESPAÑA FRENTE AL PROBLEMA INTERNACIONAL  
DE LA NEUTRALIDAD DEL CANAL DE PANAMA.

En el desarrollo de este trabajo hemos tenido oportunidad de exponer las diversas actitudes o respuestas del gobierno español frente a las también diversas cuestiones, hechos o temas que, desde el inicio del proyecto de construcción de un canal interoceánico que motivó gran actividad diplomática y política de aquellos gobiernos que sentían y presagiaban que la realización de tan magna obra afectaba y afectaría, en el futuro, de una manera u otra, sus diversos intereses como sujetos de la Comunidad Internacional.

Estimando que el verdadero problema, excluyendo la paternidad de su construcción, con relación a la vía interoceánica venía constituido por la vigencia del régimen de neutralidad o neutralización que se adoptase; procuraremos, en esta oportunidad, sobre la base de documentos diplomáticos, fijar posición que, en relación al tema, adoptó el gobierno español en los finales del siglo XIX.

En todo caso, para situar mejor el posterior desarrollo, obligado es recordar que en año 1881 Estados Unidos, por medio de su Secretario de Estado, James Blaine, decidió enviar una Circular a los gobiernos europeos expresándoles que, de acuerdo con el Tratado Mallarino Bidlack, 1846, suscrito con Colombia (entonces conocida como Nueva Granada) aquella nación era la única con derecho a garantizar- de manera exclusiva- la neutralidad del Canal y que toda iniciativa o proyecto europeo de pretender y llevar a cabo un régimen unilateral de neutralidad para la vía interoceánica, en respaldo a los intentos colombianos en este sentido, sería considerado como un acto poco amistoso hacia los Estados Unidos que les obligaría a rechazarlo sobre



la base del imperio de los postulados de la doctrina Monroe, sustrato de la política exterior norteamericana.

Asimismo, debe tenerse presente que, las relaciones de Estados Unidos con Inglaterra, para el tema que nos ocupa -neutralidad del canal-, encontraba una regulación particular a raíz de la firma entre ambos del Tratado Clayton-Bulwer, de 1850, que les obligaba a obtener el consentimiento del otro en caso de que el uno intentase la construcción de una canal por tierras de América Central o sitios del Caribe.

Las respuestas de los gobiernos europeos a las pretensiones de los Estados Unidos, alcanzaron grados y fueron realizadas por diversos medios, pero un reflejo inicial de la posición española, nos es conocida por intermedio del Misnistro Plenipotenciario de S.M. española en Washington que, mediante nota número 7, de 14 de enero de 1882, exponía al Ministro de Estado español que:

"Como conozco el esmero y la preferente atención que V.E., celoso del honor e interés de la Potria, frente a cuanto se refiere a la grave e importante cuestión de Panamá, tan luego como ví en los telegramas venidos de Londres que el Conde de Granville había manifestado en el Consejo de Ministro que las pretensiones de los Estados unidos a ser los únicos garantes y protectores de la neutralidad del proyectado canal, eran cuestiones, en general, opuestas a los principiosdel Derechos Internacional Público y, en particular, a lo estipulado en el Tratado Clayton-Bulwer..." (véase: Documento número 36).

Previa, a las fechas del documento que podríamos estimar recoge la contestación oficial española al problema-situación de la neutralidad del canal, el Encargado de Negocios de S.M., española en Bogotá envía al Ministro de Estado español en Madrid, la nota número 8, de 16 de febrero de 1882, donde nos hace conocer la actitud que

Inglaterra sostuvo a lo largo de toda esta negociación diplomática.

Expresaba, el diplomático español:

"...Por su parte, Inglaterra no parece dispuesta a acceder a la derogación del Tratado Clayton-Bulwer, de 1850... no dejando de ser curioso que este Tratado, hecho por los Estados Unidos con objeto de impedir que Inglaterra se extendiera en Centroamérica, o adquiriera en ella demasiada preponderancia, sea hoy, invirtiéndose los papeles, el arma que sirve a Inglaterra para detener a los Estados Unidos en sus excesivas pretensiones... (véase: Documento número 30).

## 16.1. LA REAL-ORDEN DE 15 DE MARZO DE 1882.

Es quizá este documento, expedido por el gobierno español, el que pueda servirnos para reflejar la contestación oficial española a las pretensiones de los Estados Unidos de convertirse en exclusivos garantes y protectores del régimen de neutralidad del Canal, y, también podría ser este documento el que con mayor maestría hace referencia a todos los elementos y factores que convergían, en ese entonces, a nivel internacional para centrar la polémica que representaba la adopción de un régimen de neutralidad o neutralización de la Vía Interoceánica en construcción por Panamá.

Por medio de la Real-Orden de 15 de marzo de 1882, el gobierno español, de manera concreta, daba contestación al Despacho del Gobierno de los Estados Unidos, enviado por medio de su Secretario de Estado, James Blaine, a su Representante en Madrid para que éste último hiciese llegar a la Corte española las pretensiones norteamericanas referentes a la neutralidad en el Canal de Panamá.

La mencionada Real-Orden llevaba la firma del Ministro de Estado español en Madrid e iba destinada al Ministro Plenipotenciario de España en Washington y, su contenido de iniciaba así:

"El Gobierno de S.M., se ha enterado detenidamente del Despacho dirigido el 24 de junio próximo pasado por el de los Estados Unidos, al General Fairchild, su Representante entonces en esta Corte y éste último se sirvió dejarme copia, referente a la neutralidad del proyectado Canal de Panamá, y el punto de vista en que cree deber considerar esta cuestión, eminentemente internacional, el Gabinete de Washington.

La grave importancia del mencionado documento ha exigido, por parte del Gobierno español, un detenido y especial estudio y examen, que le ha obligado, contra sus deseos, a demorar, hasta hoy, la debida contestación..." (véase: Documento número 37).

El Ministro de Estado español en Madrid, pasaba, a continuación a referirse al contenido del Despacho de James Blaine, de la siguiente manera:

"...Aún cuando en el mencionado Despacho declara el Señor Blaine, Secretario de Estado a la sazón, que el Gobierno de los Estados Unidos no tiene intención de iniciar discusión sobre este asunto, limitándose a encargar al Ministro Americano en Madrid, que en el caso de que se tratase de una acción concertada, o de un cambio de ideas entre las Grandes Potencias europeas, comunique al Gobierno de S.M., la opinión del Presidente de aquella República acerca del particular..." (véase: Documento número 37).

Como era natural y lógico, el Gobierno español se consideraba en el derecho de manifestar sus propias y particulares impresiones y, en consonancia con ello, el Ministro de Estado español en Madrid, hacía saber al Ministro Plenipotenciario de éste en Washington, el siguiente fundamento:

"No abraza el Gobierno de S.M., la menor de las dudas sobre la lealtad de los móviles que animan al de la República Americana al proponerse reivindicar el exclusivo derecho de garantizar la neutralidad del Canal Interoceánico proyectado a través del Istmo de Panamá, pero no puede, al propio tiempo, reconocer la validez de las razones en que intenta fundar sus derecho la Nota Verbal de 24 de junio..." (véase: Documento número 37)

No obstante de realizar el anterior reconocimiento, el Ministro de Estado español en Madrid, presentaba argumentos tendentes a desvirtuarlo de esta forma y con estas palabras:

"La magnitud de la obligación y la inmensa responsabilidad que está dispuesto a contraer por sí solo el Gobierno de la Unión, enfrente de los intereses locales y generales de las demás potencias, reclama un considerado examen por parte de aquellas que, aunque establecidas en distintos hemisferios, están unidas por estrechos vínculos de origen y de historia con las regiones del Nuevo Mundo y por intereses comerciales o de otro género, que la facilidad en las comunicaciones promueve y desarrolla cada día de una manera progresiva

entre todos los pueblos del globo.

Estas consideraciones que se desprenden lógicamente de la misma importancia de la empresa que trata de acometer el Gobierno de Estados Unidos y que pareciera indicar, como consecuencia necesaria la conveniencia de proceder a un cambio de ideas primero y a una cordial inteligencia después, entre las naciones interesadas tropieza, sin embargo, con un obstáculo que no podrá menos llamar la atención general.

Tal es la declaración hecha por Mr. Blaine de que su Gobierno miraría, con el mayor sentimiento, todo convenio entre los Estados europeos, para garantizar mancomunadamente la neutralidad del Canal de Panamá y que un acto de esta especie tendría a sus ojos todos los visos de una alianza contra la República Americana, que lo consideraría, además, como una muestra de sentimientos poco amistosos hacia ella..." (véase: Documento número 37).

Concretando un poco más su contestación, el gobierno español por boca de su Ministro de Estado, venía a proponer:

"...El Gobierno de S.M., no conoce el pensamiento de los demás gobiernos sobre esta importantísima materia y se limita, por tanto, a expresar su propia opinión en los más cordiales sentimientos hacia el de los Estados Unidos; pero cree que no puede admitirse sin el oportuno reparo esa declaración de Mr. Blaine, con que cierra la puerta a todo debate en el terreno de los principios y a toda gestión amistosa dentro de los límites de una prudente y razonable negociación.

Parecería que antes de calificar de ingerencia inútil y gratuita cualquier tentativa para introducir una garantía adicional, por parte de otras Potencias, hubiera debido manifestar Estados Unidos si previamente han sido anulados o modificados aquellos Pactos Internacionales...

Pero, ni del importante y memorable Tratado celebrado en 1846, entre Estados Unidos y la República de Nueva Granada, hoy Estados Unidos de Colombia, ni de compromiso alguno posterior resulta que éstos últimos hayan renunciado al derecho de negociar con otras naciones la misma garantía que con los Estados Unidos de América tienen suscrita.

Y no habiendo, pues, caducado ese Convenio y hallándose Colombia, como parece estarlo, en aptitud legal de negociar con otros países, pudiera interpretarse esa especie de notificación en que Baline, excluye a las Potencias extranjeras de toda participación en este asunto, como meditado propósito de prescindir del compromiso solemne contraído con aquella República.

Otro tanto acontece con el Tratado celebrado con Gran Bretaña, conocido por el Tratado Clayton-Bulwer, en virtud del cual los Estados Unidos no sólo comparten con Inglaterra

la inspección sobre el proyectado Canal y el de garantizar la neutralidad del mismo; sino que se estipula en su artículo V, el compromiso de invitar a las naciones amigas a adherirse al mencionada Tratado a fin de que todos los demás Estados tengan participación en la honra y conveniencia de cooperar a una obra de tan general interés..." (véase: Documento número 37)

Realizada esta interpretación del Derecho Internacional Público, el Ministro de Estado español en Madrid, continuaba exponiendo sus argumentos para refutar la pretensión estadounidense:

"Pero Mr. Blaine, haciendo caso omiso de la estipulación que acaba de citarse, consigna una resolución de la mayor importancia cuando manifiesta que los Estados Unidos, aparte de todo Reglamento puramente comercial o administrativo, insistirán, respecto a la dependencia política del canal, en su derecho de tomar las precauciones necesarias contra la eventualidad que el tránsito por el Istmo pueda emplearse de una manera hostil a sus intereses y que, en el caso de una guerra, en que tomasen parte los Estados Unidos o Colombia, no permitirán el paso de buques de guerra de una nación enemiga, como tampoco el paso de fuerzas armadas por las líneas férreas que unen ambos océanos..." (véase: Documento número 37).

En virtud de lo expresado, el Ministro de Estado español en Madrid, podríamos decir, llegaba a esta primera conclusión:

"La simple enunciación de un propósito semejante, aún cuando no estuviese en abierta contradicción con el espíritu y letra del Tratado Clayton-Bulwer, podría llegar a considerarse como una imposición de parte de los Estados Unidos, que al pretender atribuirse un carácter de soberanía exclusiva en este asunto, no toma en cuenta el derecho de las demás naciones o Potencias..." (véase: Documento número 37).

El máximo representante de la política exterior española, llegaba y exponía, a nuestro concepto, la conclusión y respuesta medular del gobierno español en el asunto. Veamos sus palabras:

"No es el momento oportuno de examinar los inconvenientes y

los reparos que ofrecería la alta y exclusiva inspección política sobre el Canal ejercida por una sola Potencia, siquiera la distinga la buena fe e igual hablar de intenciones que reconocemos en los Estados Unidos; y si hubiera de tratar la cuestión en la esfera de los buenos principios de Derecho Público, tampoco faltarían argumentos y textos de doctrina irrecusable en que fundar la oposición a aceptar el predominio de una Potencia cualquiera, bien fuese otorgado o impuesto a las demás...

Cualesquiera que sean los medios con que haya de realizarse algún día la célebre doctrina que informa el ideal político que persigue algún partido, dentro de la Confederación Americana, los Gobiernos de Europa no pueden poner en duda la perfecta lealtad y los constantes sentimientos de amistad que inalterablemente han demostrado los Estados Unidos en sus relaciones internacionales con las demás Potencias y por lo tanto, no sería lícito temer, que en el desenvolvimiento de los enunciados propósitos, hubieran de olvidar tan dignos precedentes, ni lastimar el derecho, la soberanía y la independencia de naciones amigas..." (véase: Documento número 37)

Por todo lo expuesto, el Ministro de Estado español en Madrid, comunicaba al Ministro Plenipotenciario de España en Washington:

"En vista de todo lo que queda expuesto, el Gobierno de S.M., es de parecer que hallándose en vías de ejecución el proyectado Canal de Panamá, es indispensable a su juicio fijar de común acuerdo, las maneras de garantizar la libertad de tráfico y comercio por este importante medio de comunicación entre los dos océanos, al propio tiempo que se neutralidad política, a cuyo fin el medio que considera más adecuado y más conforme con los antecedentes de este asunto, sería que en cumplimiento del compromiso contraído por los Estados Unidos y la Gran Bretaña, en virtud del Tratado celebrado en 1850, se hiciese extensiva a las demás naciones la invitación a adherirse al referido Tratado.

"Sirvase V.E., dar lectura del presente Despacho al Señor Secretario de Estado y dejarle copia del mismo si lo deseara.

Ministro.

Madrid, 15 de marzo de 1882. (véase: Documento número 37)

La Real-Orden anteriormente estudiada, exponía, de manera evidente el interés de España en las negociaciones internacionales que se estaban celebrando para obtener un orden o régimen en la navegación del Canal de Panamá, todavía en etapa de construcción.

En este sentido, el Encargado de Negocios de S.M. española en Bogotá, mediante la Nota número 51 de 11 de septiembre de 1882, daba entender al Ministro de Estado español en Madrid que había llegado a sus manos la Real Orden de 15 de marzo del mismo año y adelantaba su impresión referente a que:

"...Las premisas que se establezcan en el régimen internacional de navegación del Canal de Suez, habrán de influir en el futuro, para el que se está excavado en Panamá, y de esta suerte los elevados propósitos que se sirve anunciar V.E., en este sentido (se refiere a la Real Orden), me permito hacerme cargo de ellas, de reivindicar el perfecto derecho que le asiste a España a tomar parte en las discusiones que sobre el particular se susciten... de contribuir poderosamente a afirmar que la protección y reglamentación de semejantes vías marítimas, cuando participan del carácter de universales y más si atraviesan países débiles como Colombia, no pueden abandonarse al influjo o arbitrio de una sola Potencia, sin que todos los Estados a quienes afecte contribuyan a prestar y recibir mutuas y recíprocas garantías..." (véase: Documento número 38).

Realizando un paralelismo entre el Canal de Panamá y el Canal de Suez, resaltando las ventajas que el primero podría llegar a representar en la salvaguarda de los intereses españoles, el Encargado de Negocios de España en Bogotá, exponía al Ministro español, los siguientes razonamientos:

"...Es evidente que con el Canal de Suez se relacionan grandes intereses nacionales, políticos y comerciales. Sería en mi humilde sentir, aventurado opinar que el de Panamá no revertirá para España una importancia suma que, si no sobrepuja, cuando menos iguale la del primero; y día llegará en que por él se conmueva la pública opinión en nuestra patria.

Basta fijarse en Cuba, en lo que nacionalmente significa para nosotros, en la considerable base que con la cercanía del próximo canal ofrecerá a las operaciones mercantiles del mundo y en la no menos valiosa que políticamente representará, sea como arma que hubiésemos de esgrimir por nuestra propia cuenta, sea como eficacísimo apoyo que brindásemos a cualquier otra Potencia aliada o unida a nosotros por comunidad de fines; bastaría considerar que nuestro porvenir de gran nación está no sólo cifrado internacionalmente en las costas africanas y en Filipinas...



Hasta tal punto es exacto que lo de Suez repercute su eco en Panamá, que ha es notorio que la opinión y la prensa de los Estados Unidos se apoderaron de los designios exclusivistas que Inglaterra ambicionaba o le eran en un principio atribuidos, respecto a la protección de dicho canal, y lo han aducido como una ratificación de las miras que por su parte alientan relativamente al de Panamá. Sería un precedente fatal que habría establecido la Gran Bretaña, contrario a lo que ella misma sostiene en este último terreno..." (véase: Documento número 38).

En el mismo documento que venimos citando, esto es, en la Nota número 51, de 11 de setiembre de 1882, el Encargado de negocios de España en Bogotá, en la inteligencia que los anteriores argumentos que le había expresado el Ministro de Estado español, en la Real Orden del 15 de marzo de 1882, le comunicaba a éste último que:

"...ante la contrapuesta actitud asumida por los Estados Unidos e Inglaterra, que si bien por hoy se limita a discutir el Tratado Clayton-Bulwer, no por eso dejará de ser tratada en su día, como cuestión europea y sostenida por las naciones allende del Atlántico, más o menos enérgicamente por cada una, según la naturaleza de sus inmediatas conveniencias, el triunfo de los Estados Unidos podría implicar la adopción de medidas más o menos justificadas por ellos y aptas a asegurara su bandera privilegios en el canal y sería pretexto verosímil, aparte de los peligros que para nuestras Antillas pudieran surgir, para que, aprovechándonos de la flaqueza y desprestigio de Europa, iniciara resueltamente en las repúblicas hispanoamericanas esa política egoísta de que Mr. Blaine se hizo apóstol inoportuno y tal vez, inhábil..."

Europa no puede ni quiere prescindir de la soberanía efectiva de las repúblicas hispanoamericanas y que, de acuerdo con los bien entendidos intereses de ésta últimas y los suyos propios, estos mercados no han de ser ficticiamente sustraídos del influjo bienhechor de su civilización y cultura.

Juzgando esta cuestiones con el precedente criterio ...no puedo menos bajo este punto de vista de significar humilde y respetuosamente al gobierno de S.M., mi complacencia por su acertada determinación de que España inervenga con su voto en las soluciones que hayan de darse respecto al Canal de Suez, anuncio probable de la conducta que, en su oportunidad observará nuestra patria al llegar a su madurez el asunto que provocar la apertura del Istmo de Panamá..." (véase: Documento número 38).

España, continuaba demostrando gran interés en la cuestión del futuro régimen de neutralidad del canal de Panamá, y prueba de ello es la manifestación que el Gobierno Central de Madrid, por medio de su Ministro de Estado, hace llegar a su Encargado de Negocios en Bogotá, expresándole que:

"...se han recibido en este Ministerio, los Despachos de V.S., en que al informar sobre situación de esa República ante el Congreso que se proyecta reunir en Washington para el próximo mes de noviembre y sobre la relación que pudiera tener con el Canal de Panamá..." (véase: Documento número 39).

En el mismo documento, fechado en Madrid el 2 de octubre de 1882, el Ministro de Estado español, hacía saber al Encargado de Negocios españoles en Bogotá, que:

"...El Ministro de Estado se ha enterado del contenido de los Despachos ...y para los expresados por V.S., le remito adjunto copia de la Real Orden que con fecha de 15 de mayo último se dirigió al Ministro Plenipotenciario de S.M., en el trascendental asunto del Canal de Panamá y el medio que, a su juicio, conceptúa más adecuado para garantizar la libertad de tráfico y de comercio en dicho canal, al propio tiempo que la neutralidad política..." (véase: Documento número 39).

El encargado de Negocios de España en Bogotá, mediante la Nota número 75, fechada en diciembre de 1882, expresa agradecimiento al Ministro de Estado español en Madrid, por haberle remitido copia de la Real Orden de 15 de mayo último, documento éste en el cual se fijaban las líneas maestras de la actuación española en relación al debate internacional que suscitaba la neutralidad del Canal de Panamá. En virtud de ello, el diplomático español residente en Bogotá, consideraba que el conocimiento del referido documento posibilitaba que:

"...De hoy en adelante, tendrá esta Legación un elaborado criterio que servirá de guía y cobrará mayor autoridad sus afirmaciones y gestiones en la situación algo delicada de este Gobierno el ir adquiriendo pruebas y persuadiéndose de que hay naciones de Europa que no desamparan directa o indirectamente a Colombia contra las ambiciones norteamericanas..." (véase: Documento número 40).

El diplomático español en Bogotá, se encargó, asimismo, de difundir el importante documento, la Real Orden de 15 de Mayo de 1882, y prueba de ello, son sus siguientes palabras:

"He dado lectura de ella tanto a este Señor Presidente como al Secretario de Relaciones Exteriores. Ambos se mostraron en sumo grado embargados de este importantísimo documento e hicieron de él grandes elogios... Tan acertado y bien escrito, así lo calificó el Señor Presidente, no puede menos de producir simpática consideración hacia España..." (véase: Documento número 40).

Asimismo, manifestaba, el Encargado de Negocios de España en Bogotá, al Ministro de Estado español en Madrid, que la Real Orden que se había dirigido al Ministro Plenipotenciario de España en Washington:

"...facilité el texto a la redacción de uno de los más importante periódicos de la capital, "La Luz", para su publicación que, al copiarlo otro periódico, "El Promotor", de Barranquilla, la hizo preceder de algunas observaciones que ha cogido y reproducido otro diario de Bogotá de bastante circulación en el país, "El Comercio", del cual acompaño a V.E., un ejemplar.

Por estas manifestaciones de la prensa y por los conceptos que he oído emitir, puedo perfectamente deducir que la importante Real Orden suscrita por V.E., ha causado grata y simpática impresión en Colombia". (véase: Documento número 41).

Mientras continuaba el intercambio de correspondencia diplomática española, pero llegados a este punto, estimamos beneficioso en el orden de nuestro desarrollo abrir un pequeño paréntesis para

significar que, a partir del mes de junio de 1883, Colombia se enfrentaba a una dificultad adicional al problema de la neutralidad, como fue el largo proceso negociador que motivó la correspondiente indemnización a que creía tener derecho por la compra de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá hizo de las acciones del Ferrocarril de Panamá, propiedad de una empresa norteamericana.

Un elemento integrante del referido proceso de reclamación, lo constituía el tema concerniente al pago de la fuerza pública necesaria para guarda la vía interoceánica, toda vez que en el Istmo eran frecuentes los disturbios ocasionados entre los trabajadores del Canal y los habitantes del país. En vista de ello, el Gobierno colombiano, por medio de su Secretario de Hacienda, se dirigió a la Compañía de Ferdinand de Lesseps, para la concertación de un convenio donde se determinase la suma de dinero que aquellos habría de pagar por el empleo de la fuerza pública necesaria para mantener la seguridad para el tránsito interoceánico.

La respuesta inicial de la Compañía Universal descansó sobre el argumento que el requerido pago:

"No podía hacerlo sin instrucciones; pero al mismo tiempo aventuró en su sentir y a juzgar por ciertos precedentes que dicha obligación sólo nacería el día en que existiese el tránsito por el Canal. Y, agregó, que la Empresa había hecho un arreglo con el Presidente del Estado, asumiendo un gravamen de 4.320 dólares anuales para pagar un cuerpo de policía, suma que iría aumentando a medida que crecieran las necesidades, si bien no e había puesto todavía en práctica porque aquella autoridad exigía la entrega del dinero, mientras la Compañía sostenía que ella distribuiría directamente los salarios..." (véase: Documento número 42).

Ante esta respuesta, el Gobierno colombiano replicó argumentando que:

"...el tránsito, una vez qu pasen los buques, apenas necesita esfuerzos para asegurarlos, cuando precisamente la acumulación de 7 u 8.000 trabajadores, gente en su mayor parte advenidiza y aventurera, es la que exige la presencia de la fuerza pública, sea como policía entre ellos o como condición de seguridad para ese tránsito interoceánico que existe ya independientemente del canal..." (véase: Documento número 42).

Lo cierto de todo esto era la evidencia y preocupación del gobierno colombiano de ofrecer la mayor seguridad y utilización pacífica del paso interoceánico en el Istmo de Panamá y, consecuentemente dictó unas medidas que regulaban el tránsito de armas y elementos de guerra por el ferrocarril de Panamá, hecho que nos hace conocer el Encargado de negocios de España en Bogotá, mediante la Nota número 98 fechada en aquella ciudad el 30 de octubre de 1884, Nota que, estimamos alcanza trascendencia, por una parte, porque reconduce de manera magistral a los hechos originarios del debate y agiación internacional, suscitado con motivo del régimen de neutralidad del canal y, por otra, porque al referirse a la guerra chileno-peruana, ejemplificaba con este caso concreto los resultados que se derivarían en la opción y vigencia de un régimen de neutralidad unilateral, pretendido por Estados Unidos o un régimen internacional para esa garantía, como era el parecer de ciertas potencias europeas.

El Encargado de Negocios de España en Bogotá, hace referencia a lo anterior con las siguientes palabras:

"Este Gobierno acaba de dictar unas medidas sobre el tránsito de armas y elementos de fuerza por el Ferrocarril de Panamá... y creo debo dar cuenta de la situación que Colombia ha asumido a este respecto.

Por la concesión o contrato de construcción había sido declarada esta vía enteramente franca para el comercio internacional, habiéndose, además, pactado en el conocido artículo 35 del Tratado de este país con los Estados Unidos (Tratado Mallarino-Bidlack, 1846) que este Gobierno garantizaba al segundo que el derecho de vía o tránsito por

el istmo estaría franco y expedito para el transporte de cualesquiera artículos, productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a ciudadanos norteamericanos... Así estaban las cosas hasta que estalló la guerra entre las repúblicas del Pacífico (Chile contra Perú).

Apenas comenzada la lucha y con motivos de instrucciones pedidas por el Estado de Panamá, dictó este Poder ejecutivo, el 2 de junio de 1879, una Resolución por la cual después de confirmar que el ferrocarril sirve para el tráfico universal, sin limitación alguna y que cualquiera que sea la procedencia, clase y destino de las mercancías, prohíbe el tránsito de tropas beligerantes...de armas, municiones, naves u otros elementos inmediatamente aplicables a la guerra; además de algunas otras disposiciones generales sobre la observancia de la neutralidad..." (véase: Documento número 43).

17. LA NEUTRALIDAD Y LOS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES DE COLOMBIA.

El Encargado de Negocios de España en Bogotá, continuaba informando al Ministro de Estado español en Madrid, que el Gobierno colombiano, por medio de su Secretario de Relaciones Exteriores, justificaba y sustentaba la adopción de las anteriores medidas haciendo referencias al Derecho Internacional, alegato que, por lo interesante para el caso, vamos a reproducir:

"...El Secretario de Relaciones Exteriores, consideró oportuno justificarlas en la Memoria que posteriormente envió al Congreso, y al efecto dedujo la discordancia en las opiniones de los expositores del Derecho de Gentes, citando una larga lista de autores, uno en pro, otros en contra; y consignó luego varios precedentes históricos, desde la guerra de la independencia norteamericana, hasta la última entre la Francia y Prusia.

Sobre este punto copia el artículo 6º, del Tratado de 1871 entre Inglaterra y los Estados Unidos, el cual si bien se refiere sobre todo a la construcción, armamento o equipo de embarcaciones, contiene una frase de alcance más lato, al prohibir a los beligerantes que ninguno haga usos de los puertos o aguas con el objeto de renovar o reforzar sus aprestos militares, inclusive el reclutamiento; y aún cuando el Gobierno de Washington resolvió, en octubre de 1871, a propósito de la insurrección en Cuba, que las leyes de neutralidad no se aplican sino al armamento de una operación militar o naval que tenga carácter belicoso y no el simple envío mercantil de armas que es lícito para uno y otro Estado, llega el Secretario de Relaciones Exteriores a la conclusión de que, unido el punto cuando menos dudoso en teoría y no enteramente esclarecido por los precedentes pactos, no cabía vacilación en aplicar a los beligerantes del Pacífico la cláusula del Tratado de Amistad y Comercio entre Colombia y Perú, que estipula la prohibición de comerciar con los artículos que sean contrabandos de guerra.

Pero, aún así, más bien que resolver la cuestión del tránsito de elementos de guerra por el Ferrocarril, esta medida del Gobierno lo que hizo fue eludirla, y así se ve obligado a reconocerlo el Secretario en su citada Memoria, uno de cuyos párrafos dice que: "aplicar al simple tránsito una cláusula del Tratado con Chile, que prohíbe a una parte franquear auxilios a los enemigos de la otra, equivaldría de restricción en restricción a anular la franquicia del tráfico internacional, cuando además dicho tránsito no podría calificarse de auxilio o suministro a los beligerantes por parte de Colombia...

Este punto importante, dejado así en pié, dio lugar a reiteradas reclamaciones de la Legación de Chile, creando una situación amenazante (que fue la que inspiró la iniciativa de Colombia para la reunión de un Congreso en Panamá, a fin de establecer el arbitraje), debido a estas insistentes gestiones, decía ya este Gobierno al del Estado de Panamá, en 19 de julio de 1879, que:

"si un barco de guerra, aunque sea de potencia beligerante, si intenta llevar bultos de mercaderías que no hayan venido destinados al Estado de Panamá, sino de tránsito para otro país, y su contenido no se puede conocer sino abriéndolos, ni se sabe por informes de procedencia oficial que contenga contrabando de guerra, el Presidente del Estado no está en el deber de hacer averiguaciones, ni de impedir el embarque; pero si algún gobierno extranjero o algún agente de él con personería para el efecto, da aviso que se pretende poner a bordo del buque unas municiones u otros artículos que no sean permitidos embarcar en puertos neutrales a los buques de guerra, el Presidente del Estado tomará cuantas medidas estén a su alcance para impedir el embarque..."

Esta resolución, limitada a los buques de guerra, tampoco podrá satisfacer las exigencias de Chile, ni puso término a sus reclamaciones, hasta que la destrucción de la Marina de los peruanos vino por sí misma a ponerle término...

La actual medida de este gobierno...se reduce a establecer en el Istmo la absoluta libertad de tránsito universal..." (véase: Documento número 43).

Realizado este inciso que, como hemos tenido oportunidad de apreciar no dista mucho del tema concreto de la neutralidad y, llegados a la fecha de febrero de 1884, cierta era la situación que comunica el Encargado de Negocios de España en Bogotá, al Ministro de Estado español en Madrid:

"Hace algún tiempo que no ofrece motivo a esta Legación para llamar la superior atención de V.E., sobre los problemas político-internacionales que suscita la construcción del Canal de Panamá. Y, aunque últimamente ocurrió cambio de Ministros entre los Gabinetes inglés y norteamericano, acerca de la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer, este incidente no ha tenido aquí resonancia ninguna, sea por la respectiva situación de ambos gobiernos, sea porque la política interior absorbe la atención de la prensa, y sobre todo quizá porque el actual aspirante a la Administración carece de prestigio y altura para abordar cuestiones de



semejante envergadura... agréguese a esto que la actitud de la opinión colombiana es completamente pasiva en este asunto, flotando entre la consciencia de la propia debilidad y el temor bastante arraigado del peligro de perder el Istmo, pero con la circunstancia...de que no se teme Europa, sino a los Estados Unidos..." (véase: Documentos número 44)

Con relación a este año 1884, también hay que señalar que, pese a los múltiples intercambios y gestiones diplomáticas entre Estados Unidos y Gran Bretaña, no se logró otra consecuencia que la de reafirmar la intención británica de no ceder sus posiciones con respecto a América Central y el Caribe, lo cual fue aceptado como hecho consumado por los Estados Unidos que se decidió a firmar con Nicaragua el Tratado Frelinghuysen-Zavala, para la construcción de un canal interoceánico de propiedad y dirección norteamericana, aunque el Senado de este último país no lo retificó en la creencia de evitarse problemas con Inglaterra, signo de que de modo alguno puede servir de indicador sobre cualquier canal que se construyese por tierras o sitios americanos.

El intento de los Estados Unidos de llegar a un acuerdo con Nicaragua, quizá influyó en los sectores empresariales-comerciales panameños que presionaron a los gobernantes de Bogotá y es posible aventurar, desde esta perspectiva, encontrar fundamento para la consideración en el pensamiento del Dr. Rafael Núñez, Presidente colombiano, y le inclinara a presentar argumentos favorables a los intereses norteamericanos a quienes inducía a que comprasen las acciones del Ferrocarril de Panamá, medida que le ayudaría a no retardar indefinidamente la solución al problema de la neutralidad del canal, movimiento estratégico-político del cual se dio cuenta el Encargado de Negocios de España en Bogotá, que comunicó al Ministro de Estado Español que:

"...si la Europa no guardara tan sepulcral silencio o inactividad, las consecuencias es que las cosas se encaminen hacia un fin opuesto..." (véase: Documento número 44).

De la observación anterior, consideraba el Encargado de Negocios de España en Bogotá, que era posible intentar una iniciativa en solitario y procurar la firma de un tratado de comercio con Colombia.

"...en armonía con los artículo 5º y 6º de la Ley de concesión de 1878, citándola explícitamente, si se quiere. Prescindiendo que esto sería tan lícito para uno y otra parte, ¿Importa la actitud norteamericana un reto que, aún cuando en sí es inadmisible, haya de retrotraernos del más tímido intento...? y, en otro orden de ideas, ¿qué grado de responsabilidades pudiera acarrearlos para el porvenir un compromiso de garantía, en tanto al menos que nuestro proceder no fuese secundado por otras potencias europeas; no estaría justificado ese primer paso nuestro, por la situación especial de España respecto a estos países... que siguen creciendo, unos con menos lentitud que otros; y día llegará en que todos protesten mancomunadamente contra esa singular doctrina Monroe..." (véase: Documento número 44).

Recordando que, en el año 1885, se inicia una campaña internacional en favor de la neutralización mancomunada y garantizada por varios Estados europeos a se aplicada al Canal de Suez, reuniéndose con tal finalidad una Conferencia en París, el 1º de abril de ese mismo año ya un Consul de España en Panamá, informaba con respecto a los trabajos en el Canal que:

"...la opinión general, aún de personas inteligentes y también de algunas que tienen interés en defender la conducta de la empresa es, que se han adelantado muy poco los trabajos en proporción a lo mucho que se ha gastado; y que comparado el trabajo que se ha hecho en cinco años con lo mucho que aún queda por hacer, no es posible que el canal se inaugure en 1888, como la ha dicho Mr.de Lesseps, ni aún en algunos años más.

Pero la cuestión del tiempo no es la que preocupa a la gente, en lo que todo el mundo se fija es, en lo que se habrá de gastar todavía, tomando por base lo que ya se ha gastado...

En las apreciaciones que se hacen examinando el asunto,

algunos juzgan que la actual empresa no podrá concluir el canal a menos que, empezando por introducir en la administración y en las obras cuantas economías sean realizables, obtenga de los gobiernos de las naciones marítimas, a semejanza del Convenio celebrado con Dinamarca para la libre navegación del paso del Lund, una subvención que realce el crédito de la Compañía, permitiéndole asegurar la conclusión de la obra..." (véase: Documento número 45)

Con mayor relación a España, el Conssul español en Panamá, comunicaba al Ministro de Estado español en Madrid:

"Sabiendo que hay cuantiosos capitales españoles comprometidos en la empresa, y comprometiendo además el inmenso interés que tiene España, tanto por la posición geográfica de la Península y las de las Islas Filipinas, como por la imperiosa necesidad de fomentar sus relaciones comerciales con las repúblicas hispanoamericanas, en que se lleve a cabo la apertura del Canal de Panamá, me considero en el deber, hoy que por todas partes van publicándose artículos que atacan a la Compañía Universal, de poner en conocimiento de V.E., lo que en la misma localidad es pública..."

Los trabajos en las obras del canal están completamente suspendidos desde hace varios meses... La Compañía anunció que pensaba dar un gran impulso a las obras... Esta promesa no se ha cumplido a pesar del tiempo transcurrido desde que se hizo... Las noticias acerca de los esfuerzos que se hacen en los Estados Unidos... para la construcción del canal por Nicaragua han agravado la situación y se generaliza la idea de que sería conveniente un examen detenido del estado de la empresa interoceánica de Panamá..." (véase: Documento número 45).

Para el mes de abril de 1885, en la casi totalidad del territorio colombiano, se estaba desarrollando otra guerra civil que se extendió al Istmo de Panamá y, durante ese interín se producen unos hechos que preferimos apreciar en palabras del Cónsul español en Panamá.

"...las fuerzas revolucionarias que se trasladaron a este territorio han cortado todas las comunicaciones... Bogotá quedó completamente cortada con el exterior... en los sucesos ocurridos en Panamá, los revolucionarios redujeron a prisión al Vice-Cónsul americano y a un agente inglés, hecho que provocó que fuerzas americanas e inglesas estuvieran a

punto de desembarcar..." (véase: Documento número 46).

Es de observar que, durante el desarrollo de la contienda civil en Panamá, "a la solicitud del Cónsul de Francia en Panamá de desembarcar tropas para proteger la vida e intereses franceses, el Comandante Franquer, Almirante de la División Naval del Pacífico de la Marina Francesa, siguiendo instrucciones de su gobierno, responde negativamente, afirmando no tener autorización para intervenir en los asuntos interiores de un país amigo y que lo haría sólo a solicitud del Jefe de Estado de Panamá" (187).

Por otra parte, "la opinión del Contraalmirante Lacombe, Comandante del Crucero 'La Flore', estacionado en el Atlántico era diferente y expresaba que: 'La Compañía del Canal se había ganado la mala reputación de la opinión extranjera en Panamá'(188), actitudes que nos sirven para poner de manifiesto que el Gobierno francés siempre se mantuvo prudentemente a distancia de la obra de Lesseps, para que dicho proyecto no pudiera ser identificado como una empresa oficial.

Por contra, a raíz de estos sucesos de 1885, los norteamericanos quedaron dueños del Istmo y, sobre la base de esta circunstancia, el Gobierno colombiano decide enviar, en Misión Especial, al Jorge Holguín, Secretario del Tesoro. Expresando el Cónsul español en Panamá:

"...la misión del Sr. Holguín, es un avance de Colombia hacia los conocidos deseos de los Estados Unidos para que garantice la neutralidad del tránsito interoceánico y la soberanía internacional de Colombia en el Istmo por el artículo 35 del tratado de 1846 y esta garantía se extienda al apoyo de las autoridades de aquel Estado..." (véase: Documento número 46).

El presidente colombiano, Dr. Rafael Núñez, con ánimo de reestablecer el orden y la seguridad en el Istmo, con fecha de 17 de octubre de 1885, dictó un Decreto estableciendo un régimen de aduanas para los puertos de Colón y Panamá, en sustitución del sistema de franquicias.

Dicho Decreto y medidas provocó una oposición en el Estado de Panamá, alegando que:

"... la población del Istmo depende de las franquicias comerciales, sin las cuales no le sería dado aprovechar los beneficios que le proporcionan el Ferrocarril y el Canal mediante el tráfico interoceánico que sostiene el primero y las obras que se ejecutan en el segundo...". (véase: Documento número 47).

En lo que importaba a España, el establecimiento de un régimen de aduanas, consideraba el Cónsul español en Panamá que favorecía a sus intereses, porque:

"... sería desde luego ventajosa la instalación de las aduanas, porque las formalidades a que quedará sujeta la importación de las mercaderías sería, para los laborantes de la insurrección en Cuba, un obstáculo que le impedirá, cuando menos las dificultades en gran manera, la adquisición de armamentos y no les será tan fácil como con las franquicias del Istmo, de que han hecho uso hasta mayor en el abuso...". (véase: Documento número 47).

Con ánimo de reflejar nuestras impresiones sobre la paralización de las obras del canal y la revolución padecida por Colombia en 1885, con mayor relieve en el Istmo, y su incidencia sobre la cuestión del régimen de neutralidad del canal o neutralización del mismo, vamos a servirnos, por una vez más, de la documentación diplomática española de la época.

Y para el caso concreto, de las comunicaciones que emite el  
Cónsul de España en Panamá al Ministro de Estado español en Madrid. En  
ese sentido, consideraba el citado Cónsul:

"La cuestión parece ser directa contra la Compañía del  
Canal y lo confirma la llegada de un Comisión de Bogotá, con  
objeto, según parece, de examinar los trabajos del Canal y  
enterarse de la situación de la Compañía en el Istmo...".  
(véase: Documento número 48).

Continuaba el Cónsul español en Panamá:

"También parece que piensa el Gobierno atacar a la Compañía  
del Canal por haber comprado el Ferrocarril, fundándose para  
ello, en que la Ley de la concesión establece que el  
Ferrocarril no puede dejar de ser americano,  
norteamericano...". (véase: Documento número 48).

Sobre el mismo tema, el Cónsul de España en Panamá, proseguía:

"...existe la posibilidad de que este gobierno colombiano  
piense renovar y proseguir la reclamación contra la Compañía  
del Canal de Panamá, dándole otro sesgo y contando con el  
apoyo en una u otra forma del gobierno de Washington, para  
lo cual veía antecedente con relación a las miras del  
Presidente Núñez, en una manifestación suya de diciembre de  
1884.

Así ha sucedido, en el Diario Oficial de 2 del corriente,  
trae por fin la demanda que a la Suprema Corte presenta el  
Procurador de la Nación, dirigida contra la Compañía  
Canal...

El Procurador General propone en conclusión que se declare  
caducado el Contrato de Ferrocarril, encautándose de él la  
nación colombiana, o que se rescinda, obligando a la  
Compañía a la indemnización de perjuicios, sin que esto  
excluya el que pueda seguir subsistiendo el referido  
contrato, mediante el pago de sumas a que Colombia se cree  
acreedora... parece que este punto fue uno de los  
principales que en sus instrucciones llevó el Sr. Holguín,  
recibido en Washington como Ministro Plenipotenciario en  
Misión Especial, y que el Presidente Núñez, antes de  
llevarlo adelante quiso asegurarse de la actitud de aquél  
gobierno..." (véase: Documento Número 49).

En otro apartado, el mismo diplomático español en Panamá, estimaba:

"El Presidente Núñez, en su reciente Mensaje al Consejo de Delegados para la reforma de la Constitución, no vaciló en decir que la precaución más segura para conservar la soberanía en el Istmo de Panamá era.

"el atinado cultivo de nuestras relaciones con el gobierno norteamericano que acaba de darnos muestras y testimonio de su buena fe"

Es evidente que la intervención de los Estados Unidos, dominando aquellos revolucionarios significó un muy eficaz servicio para la causa del gobierno, pero considerando que aquellos obraron antes que por sí mismos que por prestarlo, cabe moderar algo el sentimiento de gratitud, ni había por que acusarlo en un documento tan solemne, ajeno a toda observación general sobre política exterior.

Por algo quiso, sin embargo, un hombre del talento del Dr. Núñez, acentuar esta expresión ¿Será que en sus meditaciones se ha persuadido de que los vapores americanos están por destino manifiesto llamados a ejercer un predominio absoluto e irrenunciable sobre estos países hispanoamericanos y que influya en su ánimo un no muy natural y pesimista sentimiento?

¿O será que el Dr. Núñez, poco sensible a apasionamientos patrióticos persigue ante todo fines positivos, fiscales y aún en cierto modo políticos que juzga indispensables para el desarrollo de su labor administrativa?

Si algo de lo que se teme se realizara, no creo que pudiera ahorrarse esa senda sin herir el sentimiento público, por abatido que hoy esté" (véase: Documento número 49).

## NOTAS

### DEL SEGUNDO CAPITULO.

- 1.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p.444.
- 2.- Sobre la actitud norteamericana en esa época, hay que recordar que ya en 1830, hubo investigación norteamericana sobre las rutas interoceánicas. No obstante ese interés tenía un carácter vago y genérico, preocupándose sólo por asegurar para los Estados Unidos los mismos derechos que tuviera cualquier otra potencia para construir un canal por el área. A pesar de una fuerte campaña de prensa, a partir de 1840, y del acuerdo del Senado de instar al presidente la construcción del canal, es lo cierto que Estados Unidos mientras no vió claro el establecimiento de su propio control sobre el canal y sí la posibilidad que cayera en manos de Inglaterra o Francia, adoptó una actitud muy semejante a la famosa del perro del hortelano "que no come ni deja comer".
- 3.- Materno Vázquez, Juan: **Una indagación sobre las Ideas en Panamá**, en revista Lotería Nacional, número 292, julio, 1980, editorial Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá, 1980, p. 44. (número dedicado al Centenario del Canal Francés). Con respecto al movimiento político interno panameño hay que decir que "El separatismo del grupo mercantil capitalino constituyó una tendencia constante a lo largo del Decimonono, aunque sus distintas gestiones en ese sentido estuvieron condicionadas por muy diversas circunstancias. Sin embargo, desde un principio la fórmula separatista estuvo estrechamente emparentada con la idea de dependencia, amparo, suspicio o tutelaje mercantil del Istmo por parte de las grandes potencias como Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, etc.... Evidentemente, el ideal separatista



estaba supeditado al aprovechamiento de la "RUTA". Esta misma supeditación en el orden de las finalidades se refleja en el desenlace de los distintos movimientos emancipistas de ese siglo, como fueron los de 1826, 1830, 1831, 1840 y 1862, invariablemente provocados como respuesta a un estado de crisis política de la Unión colombiana, de cuyos avatares querían apartarse los dirigentes itsmeños para evitar un empeoramiento de la situación transitista del Istmo...". Alfredo Castellero Calvo: **El oro de California en la Vida Panameña**, en el libro-compilación: **Relaciones de Panamá y los Estados Unidos**, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 123.

- 4.- Gerstle, Mack: **La tierra dividida**, p. 121.
- 5.- Texto tomado de la Alocución del sr. Le Theule, Ministro de Transportes de Francia, con motivo del Centenario del Canal Francés, celebrado en la ciudad de Panamá en julio de 1980 y publicado en la revista *Lotería*, número 292, julio de 1980, editada por la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá, 1980, p. 11.  
Véase: Gerstle, Mack. Op. cit., p. 39,40.
- 6.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad, Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 445.
- 7.- Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Colección Pensamiento de Nuestra América, Casa de las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p.63.
- 8.- Gerstle, Mack. Op. cit., p. 249.
- 9.- Gerstle, Mack. ib. idem, p. 269.
- 10.- "Efectivamente, en 1876, la Sociedad Geográfica de París, crea el Comité Francés para la Excavación del Canal Interoceánico. En su presidencia se coloca a Ferdinand de Lesseps aureolado por su

triunfo en la construcción de Suez". Texto tomado de la alocución del sr. Le Theule, Ministro de Transportes de Francia con motivo del Centenario del Canal Francés, en revista Lotería, número 292, julio 1980, publicación de la Lotería Nacional de Beneficiencia de Panamá, 1980, P.12.

- 11.- Bozquez de león, Everardo: Panamá en la Encrucijada durante la primera mitad del siglo XX, en la compilación: Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, segunda edición, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 89.
- 12.- Gerstle, Mack. Op. cit., p. 274.
- 13.- "Además de Francia y sus colonias Argelia y Martinica, estaban representaods 22 países extranjeros: Austria-Hungría, Bélgica, China, Colombia, Costa Rica, Alemania, Gran Bretaña, Guatemala, Hawaii (entonces independiente), Holanda, Italia, México, Nicaragua, Noruega, Perú, Portugal, Rusia, El Salvador, España Suecia, Suiza y los Estados Unidos. Eran en total 136 delegados de los cuales 73 procedían de Francia y sus dependencias...". Gerstle, Marck: La Tierra Dividida, p. 275.
- 14.- "Para facilitar y apresurar el trabajo, el Congreso fue subdividido en Cinco Comisiones. A la primera, la Comisión de Estadísticas (formada por 18 miembros), se le asignó la tarea de calcular el tonelaje probable que se esperaba habría de pasar a través del canal, el tanto por ciento del tráfico total que proporcionaría cada una de las naciones marítimas y las posibles cantidades y promedio de valores de varias clases de mercancías en tránsito. La segunda era la Comisión de Economía y Comercio, compuesta por 20 miembros instruidos para estudiar los probables efectos del canal sobre el comercio y la industria en algunos países, los ahorros en costo de transportes y de seguros y la creación de nuevos mercados y canales de comercio mundiales. La

tercera o la Comisión de navegación (compuesta por 8 miembros) tomó a su cargo la investigación de tipos y tamaños de los buques que regularmente utilizarían el canal, la influencia anticipada del canal sobre construcciones y diseños marítimos, los efectos de los vientos y corrientes y el clima y la meteorología del istmo con una referencia particular a la presentación de los materiales que debían usarse en la construcción y mantenimiento de la vía interoceánica. la quinta, la Comisión de Averías y Medios, constaba de 18 miembros y su tarea consistía en calcular los probables ingresos brutos y netos del canal y la tasa de peaje que produciría el máximo beneficio...". Gerstle, Marck: *La Tierra Dividida*, p.277.

- 15.- "La Comisión Técnica. Este Grupo, el mayor por su número de miembros y de especial importancia. Este grupo debía decidir sobre las rutas más ventajosas y el tipo más factible de canal desde el punto de vista de la ingeniería; estimar los costos de construcción, operación y mantenimiento, e idear los medios para asegurar un fácil y seguro tránsito a través del canal y sus puertos terminales...". Gerstle, Marck: *La Tierra Dividida*, p. 277.
- 16.- Gerstle, Marck: op.cit., p. 277.
- 17.- Gerstle, Marck: ib.-idem, p. 284.
- 18.- Ib.-idem, p. 286, 287.
- 19.- Ib.-idem, p. 288.
- 20.- "El "EVENING POST", el "POST", el "TRIBUNE", el "STARD" y otros periódicos norteamericanos evocaban siempre la doctrina Monroe diciendo que había llegado el momento de aplicarla y todos han dirigido fuertes censuras al Secretario de Estado, Mr. Evarte que ha sido uno de los pocos que no se ha dejado llevar por la corriente general, limitándose a interrogar al representante de

Francia, Mr. Ousrey, acerca de las miras del gobierno francés, y quedando satisfecho con la declaración de éste que consideraba la empresa de Lesseps como una empresa particular en la que nada se mezclaría. Estas seguridades de Mr. Ousrey, y dadas en nombre de su gobierno fueron acogidas favorablemente como una prueba de amistad de la República Francesa...". Texto tomado del Documento número 11 de este trabajo.

- 21.- Figueroa navarro, Alfredo: **Visión de Panamá durante la época del Canal Francés**, en Revista Lotería, número 292, julio de 1980 (Monográfico dedicado al Centenario del Canal Francés), editada por la Lotería Nacional de Beneficiencia de Panamá, 1980, p. 17.
- 22.- Martínez Díaz, Nelson: **El Mundo Americano**, artículo publicado en la revista Historia Universal, Siglo XX: América entra en escena, número 4, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p. 6, 10 y 11.
- 23.- Spymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p.79.
- 24.- Martínez Díaz, Nelson: artículo citado en revista de Historia Universal, siglo XX: **América entra en escena**, número 4, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p.7.
- 25.- Beyhaut, Gustavo y Hélène: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial**, segunda edición en español, Siglo XXI, México-Argentina-España, abril de 1986, p.31.
- 26.- Martínez Díaz, Nelson: artículo de revista Historia Universal, número 4, **El Mundo Americano, Siglo XX: América entra en escena**, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p.7, 8.
- 27.- Ibidem, supra, p. 8.
- 28.- Spymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p. 80.

- 29.- Atkins, G. Pope: **América Latina en el Sistema Internacional** (traducción al español de María Elisa Moreno Canalejas), Ediciones Gernica, México, 1980, p. 107.
- 30.- Yau, Julio: **El Canal de Panamá. El Calvario de un Pueblo.** ed. Mediterráneo, Madrid, 1972, p. 41.
- 31.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 32.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 33.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 34.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 35.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 36.- Gerstle, Mack: Op.Cit., p.296.
- 37.- Yanguas Messía, José María: **La Neutralidad. Su Concepto. Derechos y Deberes de los Neutrales.** Tesis Doctoral (inérita), Facultad de Derecho, Universidad Central de Madrid, 1915, p. 14.
- 38.- Yanguas Messía, José María: Op. Cit supra, p. 14.
- 39.- Neumayer de Ramsia, publicó en 1620 una obra titulada: **Von der Neutralitat un assitenz oder Unparthez ligkeit in Kriegsten.**
- 40.- Grocio, Hugo: **De Iuris Belli ac Pacis.**
- 41.- Véase: Verdross, Alfred: **Derecho Internacional Público**, quinta edición en español, traducción de Antonio Truyol y Serra, Biblioteca Jurídica, Aguilar, Madrid, 1967, p. 52 ss.
- 42.- Colombos, C. John: **Derecho Internacional Marítimo**, traducción al español por José María de Azcarraga, Biblioteca Jurídica, Aguilar, Madrid, 1961, p. 446 y 447.
- 43.- Colombos, C. John: Op. Cit., supra p. 445.
- 44.- Bonfils, H.: **Manual de Droit International Public**, París, 1914, p. 106, citado por José María Yaguas Messía en su obra o tesis doctoral: **La neutralidad. Su Concepto. Derechos y Deberes de los Neutrales**, Facultad de Derecho, Universidad Central de Madrid, Madrid 1915, p. 17.

- 45.- Véase el Documento 14 de este trabajo.
- 46.- Materno Vásquez, Juan: *Tratados del Canal de Panamá. Historia relativa a los Tratados del Canal de Panamá*, Tomo II, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 204.
- 47.- Fraga Iribarne, Manuel: *Sociedad política y Gobierno en Hispanoamérica*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, 454, 455.
- 48.- Materno Vásquez, Juan: *Tratados del Canal de Panamá. Historia relativa a los Tratados del Canal de Panamá*, Tomo II, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 203.
- 49.- Texto tomado de Juan Materno Vásquez, Op. Cit. supra p.203, 204.
- 50.- Véase: Documento número 14 A de este trabajo.
- 51.- La Ley 107, de 26 de diciembre de 1890, estableció la primera prórroga de la Concesión o Contrato originario para la construcción del canal francés, y decía en su artículo único: "Apruébase en todas sus partes el contrato que reforma al de 23 de marzo de 1878 para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, celebrado entre su Señoría el Ministro de Relaciones Exteriores y el señor Luciano N.B.Wyse, como Apoderado Especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que a la letra dice: Antonio Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará "El Gobierno" y Luciano N.B.Wyse, Comandante de la Marina, Ingeniero, concesionario primitivo del Canal interoceánico y apoderado especial de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta del Poder otorgado en París con fecha de diez y seis de mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "El

Concesionario", han convenido reformar el Contrato de 23 de mayo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 8 del mismo año, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

Artículo 1º: El Soberano concede al Liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá una prórroga de diez años, dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el canal..." (véase Documento número 14 B de este trabajo).

52.- Véase texto completo de este tratado en Documento número 14 B de este trabajo.

53.- González Loscertales, Vicente: **América Central y el Caribe**, artículo en revista de Historia Universal, siglo XX, número 4: América entra en escena, publicada por el Grupo 16, Madrid, 1983, p.55.

54.- Spymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p. 72.

55.- Spymann, Nicholas S.: Op. Cit., supra, p. 75.

56.- Beyhaut, Gustavo y Hélène: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial**, segunda edición en español, Siglo XXI, México-Argentina-España, abril de 1986, p. 151.

57.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.

58.- Texto tomado del documento número 10 de este trabajo.

59.- Texto tomado del documento número 11 de este trabajo.

60.- Martínez Díaz, Nelson: **El Mundo Americano**, artículo publicado en la revista Historia Universal, Siglo XX: América entra en escena, número 4, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p. 7, 8.

61.- Yau, Julio: **El Canal de Panamá. El Calvario de un Pueblo**. ed. Mediterráneo, Madrid, 1972, p.98, 99.

- 62.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1974, p.446.
- 63.- Rijfjokel, Marcia: **Sobre el Artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack**, en la obra colectiva: **Relación entre Panamá y los Estados Unidos**, Volumen Tercero, segunda edición, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 109, 110.
- 64.- "... Durante dos decenios el gobierno de los Estados Unidos intentó persuadir a Nueva Granada para que aboliese ciertos impuestos discriminatorios sobre productos norteamericanos. Hasta ese momento, 1846, todas las propuestas fueron rechazadas; pero a partir de esa fecha, las autoridades de Nueva Granada cambiaron de actitud en forma repentina. Benjamín A. Bislack, el nuevo Encargado de Negocios, llegó a Bogotá el 1 de diciembre de 1845 e inmediatamente entró en negociaciones con el Ministerio de Relaciones Exteriores de Nueva Granada, para el arreglo de esta controversia aduanera. Mallarino, titular del Ministerio de Relaciones Exteriores de Nueva Granada y el presidente de la República, Tomás Cipriano Mosquera, favorecían la cancelación de los derechos preferenciales, pero exigían, en cambio, la garantía de la neutralidad del Istmo y la soberanía de Nueva Granada sobre el Istmo...", en Gerstle, Mack: **La Tierra Dividida**, p. 126.
- 65.- Materno Vázquez, Juan: **Tratado del Canal de Panamá**, Tomo segundo, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, O. 217.
- 66.- **Síntesis histórica y Diplomática de la Cuestión del Canal**, en artículo de la revista **Lotería**, número 266-267, abril-mayo, 1978. **Lotería Nacional de Panamá**, 1978, p. 9.
- 67.- Ib. idem, supra, p. 9.
- 68.- "... El reconocimiento internacional de la Independencia fue progresivo. Inglaterra ya no se sentía obligada con España y



ayudaba cada vez más a los rebeldes. Su política europea opuesta a los planes de la Santa Alianza y, particularmente a los de España y Rusia, contribuyó no poco a esta colaboración con el Movimiento independentista. Inglaterra provocó indirectamente, mediante gestiones realizadas por un representante de Canning, la Declaración Monroe de 1823 y que alinearía a los Estados Unidos en la política contraria a la intervención de la Santa Alianza en América...", en Gustavo y Hélène Beyhaut: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial, Siglo XXI**, segunda edición en español, abril de 1986, Argentina-México-España, 1986, p. 16.

69.- "...En 1882, el Congreso de Verona autorizó a Francia para que interviniera en España y arruinara el régimen existente que se había establecido como resultado de una revolución republicana. Francia declaró la guerra a las Cortes Españolas, instauró la Monarquía y comenzó a jugar con la idea de una acción colectiva europea que reimprimiese las revoluciones en América y reintegrara sus valiosas posesiones a la Corona de España. Fueron invitadas las potencias a una reunión que habría de celebrarse en París donde se discutiría el programa. Si el Congreso hubiera aprobado la propuesta y convenido en una acción común, la composición del mundo habría sido la que resultaría en la presente guerra de la victoria del Eje sobre Rusia y China..., excepción hecha del Imperio Británico, Estados Unidos habría sido cerrado por una alianza europeoasiática... En vista de la situación, el Secretario Británico de Asuntos Exteriores, Canning, acercase a Rush, Ministro Norteamericano en Inglaterra, con un plan de acción conjunta. Las posibilidades del comercio británico se limitarían y restringirían inevitablemente si la parte española del Nuevo Mundo volvía a ser dominio del Trono de

los Borbones. Además, el equilibrio de poder del mundo se inclinaría casi por completo en favor de las potencias terrestres de Europa que dominaría no sólo las principales masas continentales de Eurasia, sino también el continente de Sudamérica. Era, por lo tanto, prudente política llamar a Nuevo Mundo para reestablecer el equilibrio del Viejo Mundo. En general, el interés de los Estados Unidos coincidía con el de Gran Bretaña. La reconquista de América Española lo habría sido en detrimento de sus puntos de vista económicos como políticos. Pero si los intereses británicos y americanos coincidían en cuanto al plan francés de reconquista, no ocurría lo mismo en lo que atañe al hemisferio occidental; ingleses y norteamericanos habrían de disputarse, inevitablemente, el comercio y la amistad del continente meridional. Este hecho, junto con el criterio de aislamentista de John Quincy Adams y su profunda desconfianza hacia la Gran Bretaña, impidieron que fuera aceptada la insinuación de Canning para llevar a cabo una acción conjunta". En Nicholas J. Spyman: **Estados Unidos frente al Mundo**, p. 73, 74.

70.- Beyhaut, Gustavo y Hélène: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial**, segunda edición en español, Siglo XXI, México-Argentina-España, abril de 1986, p. 146.

71.- **Síntesis Histórica y Diplomática de la Cuestión del Canal de Panamá**, en revista Lotería, número 266-267, abril-mayo, 1978, Lotería Nacional, Panamá, 1978, p.11.

72.- Véase: Juan Materno Vásquez: **Una Indagación sobre las Ideas en Panamá**, en revista Lotería, número 292, julio 1980 (Dedicada al Centenario del Canal Francés) editada por Lotería Nacional, Panamá, 1980, p.44 a 49.

73.- Véase: Arosemena, Mariano: **Apuntamientos Históricos**. Imprenta

Nacional, Panamá, 1980, p. 44 a 49.

- 74.- Arosemena, Mariano: Op. Cit., supra, p.237 y sgtes.
- 75.- Ricaute Soler: **Formas Ideológicas de la Nación Panameña**, editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica, 1977. p. 54.
- 76.- Juan Materno Vásquez tiene mucha razón en la presentación y sustentación de su argumento, independientemente de nuestra estimación de creer que el problema era en verdad algo más complejo. "...En el momento separatista istmeño se forjaron en aquella época dos núcleos perfectamente deslindados. El uno compuesto por hombres intransigentes, en su mayor parte, quería como más práctica la anexión al Ecuador. El otro, se oponía a ella y anhelaba que las dos provincias de Panamá y Veraguas surgiesen llenas de vida y de una nacionalidad independiente, la República Anseática del Istmo, bajo el protectorado de Inglaterra y de los Estados Unidos. Dirigía a los primeros Mariano Arosemena; a los segundos, José D. Obaldía. Este jefe, conspirador práctico y prudente hizo todo lo posible para atraerse con maña a los agentes consulares de Inglaterra y de los Estados Unidos, a fin de que sirviesen de intermediarios ante sus respectivos gobiernos ...Arosemena, no era, por lo visto un "conspirador práctico y prudente", pues se apresuró a lanzar un manifiesto de apoyo a la idea de que Panamá debía agregarse a Ecuador y desligarse de la Nueva Granada..." Ricardo J. Alfaro: **Vida del General Tomás Herrera**, Imprenta Henry y Cía., Barcelona, 1909, p. 103.
- 77.- González Loscertales, Vicente: **América Central y el Caribe**, artículo en revista de Historia Universal, siglo XX, número 4: América entra en escena, publicada por el Grupo 16, Madrid, 1983, p.59, 60.

78.- "...Polk, envió el Tratado al Senado, el 10 de febrero de 1874, con un Mensaje de Recomendación: La importancia de esta concesión para los intereses políticos y comerciales de los Estados Unidos no se puede exagerar. Ninguna persona puede percibir más profundamente que yo, el peligro de las alianzas intrincadas... el fin último... es asegurar a todas las naciones el paso libre en el Istmo. Si los Estados Unidos... deben ser los primeros en tomar partes de esta garantía, no puede dudarse... que esta garantías similares serán otorgadas por Gran Bretaña y Francia... Además, tal garantía es indispensable para la construcción de un ferrocarril o de un canal a través del territorio. Ningún Estado soberano ni individuos aportan su capital sin ninguna seguridad como ésta para sus intereses..." Manuel Fraga Iribarne: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 448.

79.- Fraga Iribarne, Manuel: Op. Cit. supra, p.448.

80.- Rijffjokel, Marcia: **Sobre el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack**, en la obra colectiva: **Relaciones de Panamá con los Estados Unidos**, Tomo Segundo, Biblioteca Nueva Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p.111.

81.- Véase: Documento número 16 de este trabajo que contiene el texto completo del Tratado Clayton-Bulwer.

82.- Atkins, G. Pope: **América Latina en el Sistema Internacional** (traducción al español de María Elisa Moreno Canalejas), Ediciones Gernica, México, 1980, p. 77.

83.- Texto tomado del Documento número 16 de este trabajo.

84.- Para obtener una mejor versión, cfr. Miles F. Duval: **De Cádiz a Catay**, editorial Universitaria de Panamá, Panamá, 1973, p. 94 y sgtes.

"...La concesión del Ferrocarril Transístmico que perdió la

compañía presentada por Klein, la otorgó el gobierno de Nueva Granada el 28 de diciembre de 1848 a un triunvirato de norteamericanos: William Henry Aspinwall, Henry Chuncey y John Liod Stephens. El nuevo contrato seguía con fidelidad el modelo de acuerdo Klein, al que estaba ligado por referencias específicas; pero la duración del privilegio se redujo de 99 a 49 años. El gobierno se reservó el derecho de redimir la concesión y adquirir el ferrocarril por 5.000.000 de dólares al final de 20 años; por 4.000.000 dólares después de 30 años y por 2.000.000 dólares después de 40 años. En abril de 1850, se redactó nuevamente el contrato como documento independiente y se eliminó toda referencia al de Klein. La fiebre de oro estaba en su apogeo y mientras la creciente marejada de emigración prometía una posible prosperidad para el ferrocarril, también aumentaban las dificultades y los gastos de construcción... Gerstle Mack: *Tierra Dividida*, p. 141 a 143.

- 85.- Castillero Calvo, Alfredo: *El Oro de california en la vida Panameña*, en la compilación: *Relaciones de Panamá y los Estados Unidos*, Tomo Tercero, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 126. Asimismo, dice el referido inmediato autor, en la misma obra y misma página ya citada, lo siguiente: "...El capital inicial de la Compañía, un millón de dólares, se multiplicó por más de cien. Durante los dos años que siguieron a la inauguración el Ferrocarril transportó oro en polvo y en pepitas y plata en monedas por más de 750 millones de dólares, cobrando el uno por ciento del valor de cada embarque. Sus acciones se convirtieron en las más altas de cotización en la bolsa de Nueva York, y en 1868, pagaron a los accionistas dividendo de 44 % Durante la primera década había transportado cerca de cuarenta mil hombres, es decir, pasajeros..."

- 86.- Texto tomado de Miles P. Duval: *Cádiz a Catay*, p. 46.
- 87.- "...esta primera mitad del siglo va a ser para el gobierno de Washington, el momento de practicar, gracias a una diplomacia inteligente y hábil, una obstaculización permanente al interés inglés de controlar monopolísticamente una futura ruta entre el océano Atlántico y el Pacífico, ya que los americanos habían previsto en toda su importancia lo que el control de comercio internacional al hacer su paso por la futura ruta y, además lo que esto significaba para ellos..." Everardo Bosquez De León: *Panamá en la Encrucijada durante la primera mitad del siglo XX*, en la obra colectiva: *Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos*, Volumen tercero, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p.100. Véase: Gregorio Selser: *El rapto de Panamá*, Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica, 1982, p.75 y sgtes.
- 88.- Everardo Bosquez De León: Op. Cit. supra, p. 100.
- 89.- Selser, Gregorio: *El rapto de Panamá*, Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica, 1982, p. 81.
- 90.- Duval, Miles P.: *Cádiz a Catay*, p. 47, 48.
- 91.- Duval, Miles P.: Op. Cit. supra p.60. Cfr., asimismo con Gerstle Mack: *La tierra dividida* p, 147.
- 92.- Gerstle Mack: Op.Cit. supra p. 174.
- 93.- Ibidem p. 174.
- 94.- Ibidem p. 174.
- 95.- Ibidem p. 174.
- 96.- Ibidem p. 175.
- 97.- Duval, Miles P.: *Cádiz a Catay*, p. 62.
- 98.- Gerstle Mack: Op.Cit.p.175. Duval, Miles P.: Op.Cit. p.-64
- 99.- Duval, Miles: Op.Cit.p.64.
100. Ibidem p. 64.

101. Spymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p. 79.
102. Arias Madrid, Harmodio: **El Canal de Panamá**, Editora Panameña. Panamá, 1957. p. 48.
103. Duval, Miles P.: Op.Cit., p. 63, 64. Cfr. Linares, Julio E.: **Tratado concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá**, Panamá, 1983. p.28, 29.
104. Duval, Miles P.: Op.Cit.p.66,67
105. Ibidem, p. 68.
106. Ibidem, p. 68.
107. Ibidem, p. 72.
108. Ibidem, p. 72.
109. Ibidem, p. 72, 73.
110. Gerstle Mack: **La tierra dividida**, p. 171
112. Artículo tomado del Documento número 16 de este trabajo.
113. Artículo tomado del Documento número 16 de este trabajo.
114. Artículo tomado del Documento número 16 de este trabajo.
115. "...a diferencia de la neutralidad de un Estado, que puede ser una condición pasajera del mismo, pues, depende de la duración de una guerra determinada, la neutralización no tiene que referirse necesariamente a un Estado o ente internacional, ya que también es aplicable a un zona terrestre acuática o aérea de uno o más Estados. Más aún, según la mayoría de los autores, la auténtica neutralización -a diferencia de la neutralidad- no puede ser una manifestación unilateral de la voluntad de un Estado, sino producto de un acuerdo de voluntades de varios Estados. Por consiguiente, una región, un territorio, un río, un estrecho, o un canal no pueden, en puridad técnica, ser neutrales, pero sí neutralizados..." César Quinteros: **La llamada neutralidad del**

Canal de Panamá, en la compilación: El Canal de Panamá. Una Explosión de América, a cargo de Enrique Jaramillo Levi, primera edición, Siglo XXI, México-España-Argentina, 1976, p.152 y sgtes.

116. "...Los Estados Unidos se rendían ante Gran Bretaña. Abandonaban la política de los presidentes Adams y Monroe, y adoptaban, con la firma del Tratado, la política de Canning, Secretario de Foreign Office, que ya había propuesto, en 1823, una declaración bilateral (Estados Unidos, Gran Bretaña) en sentido que ninguna de las dos partes tenía designios territoriales en el antiguo imperio español, y oponiéndose a cualquier intento por parte de la Santa Alianza por recuperar las colonias de ésta última. Por el tratado Clayton-Bulwer, los Estados Unidos llegaron hasta ceder a los ingleses, en igualdad de condiciones, las ventajas alcanzadas previamente en Panamá (Tratado Mallarino-Bidlack), todo a cambio de que los británicos cediesen, igualmente, en las posesiones que éstos tenían en el río San Juan en Nicaragua..."  
 texto de Ramiro Guerra y Sánchez: La Expansión Territorial de Estados Unidos, Editorial Cultural, Madrid, 1985, p. 426.

120. Arosemena, Diógenes G.: Historia Documental del Canal de Panamá, Universidad de Panamá, Panamá, 1963, p. 63.

121. Ibidem. p. 67.

122. Spymenn, Nicholas J.: Op.Cit. p. 99.

123. "...Estos incidentes que periódicamente se suscitaban entre Estados Unidos y Gran Bretaña, llevaron a la firma del Tratado que suscribieron George Mifflin Dallas -por parte de Estados Unidos- y Earl Claredon -por parte de Gran Bretaña- el 17 de octubre de 1856, que en un anexo seguía declarando las dos potencias sus derechos sobre la soberanía de territorios pertenecientes a terceras naciones, sin notificarlas siquiera. Así, se dispuso que, en el caso de Nicaragua no quisiese



reconocer los arreglos, ello no invalidaría lo dispuesto por las potencias anglosajonas, las que se comprometían a lograr que Nicaragua aceptase los compromisos del pacto; se dispuso también reconocer la soberanía de Honduras sobre las islas Roatan, Guanaja, Utila, Barbereta, Elena y Morat, constituidas en "territorios libres", grupo de islas conocidas como "Bay Islands"; pero, en compensación para Gran Bretaña, Estados Unidos se lavaba las manos en lo referente al territorio de Belice, que dejaba en manos de su Majestad, como método "para asegurar" y mejorar las relaciones de amistad entre las partes contratantes, y la neutralidad de cualquiera y de todas las comunicaciones por un canal o ferrocarril a través del Istmo que conecta las Américas del Norte y del Sur, a las cuales haya extendido o deba extenderse su protección..." Gregorio Selser: *El rapto de Panamá*, p. 94.

124. Sánchez de Bustamante, Antonio: *El Canal y el Derecho Internacional*, artículo en *Revista de Derecho Internacional y Legislación Comparada*, año 1895, Bruselas, Bélgica.
125. Ibidem. p.
126. Estimamos que Ramiro Guerra y Sánchez sostiene una tesis contraria, pues dice: "...El Tratado Clayton-Bulwer, era la 'Carta Magna' de la independencia y de la integridad territorial de las naciones centroamericanas. La garantía de que no serían desmembradas, como México acababa de serlo, puesto que los dos únicos poderes en condiciones de emprender conquistas en América renunciaban a efectuarlas, hecho que la historia comprueba, pues, hasta la fecha de derogación del Convenio y su sustitución el Hay-Pauncenfote, tales conquistas no pudieron realizarse..." Ramiro Guerra y Sánchez: *La Expansión Territorial de Estados Unidos*, Editorial Cultural, Madrid, 1935, p. 246.

127. Arosemena, Justo: *Patria y Federación, Pensamiento de nuestra América*, Casa de América, La Habana, Cuba, 1977, p. 64.
128. Ibidem p. 64.
129. Ibidem p. 64.
130. Méndez Pereira, Octavio: *Justo Arosemena*, segunda edición, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1970, p. 350 a 352.
131. Arosemena, Justo: Op.Cit. p. 65. Véase: Lamaitre, Eduardo: *Panamá y su separación de Colombia*, editorial del Banco Popular, Colombia, 1972, p. 97.
132. Selser, Gregorio: *El rapto de Panamá*, p. 83 y 84.
133. Véase en la sección documental de este trabajo, el Documento número 17.
134. Acuña Molina, Dalva de: *Repercusiones del Incidente de 'La Tajada de Sandía'*, en la obra colectiva: *Relaciones entre Panamá y Estados Unidos*, Volumen tercero, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 131.
135. Ibidem p. 132.
136. *Nueva Granada. El Final de la Controversia Diplomática con relación a los Sucesos de Panamá del día 15 de abril de 1856*, Imprenta del Estado, Nueva Granada, 1857.
137. Acuña Molina, Dalva de: Op.Cit. p.132, 133.
138. "...Justo Arosemena, fue le principal sostenedor de la organización política del istmo como Estado Federal de Nueva Granada. En su famoso alegato *El Estado Federal de Panamá*, abunda en todo tipo de razones históricas, políticas, sociológicas, geográficas y económicas en pro de la probación del Proyecto de Acto Legislativo que luego se concretó en el Acto Adicional de la Constitución de Nueva Granada del 27 de febrero de 1855, en cuya ejecución se llega a la expedición de la

Constitución del Estado de Panamá de 17 de setiembre de 1855. De este alegato, nos interesa destacar aquí las alusiones a la función transitiva del Istmo. Decía Arosemena:

"...Dentro de pocos días el ferrocarril interoceánico habrá puesto en fácil comunicación el norte con el sur de América, la Europa con el Asia, la Oceanía y la Australia. No es presumible que consientan los intereses de tantos negocios, en ver, como hasta aquí, comprometidas sus personas y propiedades por falta de política y de justicia, necesario efecto de la impotencia física, económica, política de la provincia de Panamá. Para evitar, por consiguiente, que con pretexto de darse seguridad que nosotros le negamos, quieran adueñarse del país tan codiciable para cualquier nación poderosa y mercantil, planteamos en el Istmo de Panamá un gobierno que siendo liberal, tenga igualmente la eficacia que daría el concurso de todos los istmeños y el poder anexo a una sólo organización...". Texto en Materno Vásquez, Juan:

Tratados del Canal de Panamá, Tomo segundo, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 12. Véase, asimismo: Arosemena, Justo: *Patria y Federación*, Casa de las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 213 a 296. Asimismo: *Documentos Fundamentales para la Historia Nacional Panameña*, Imprenta Nacional, Panamá, 1957.

139. Selser, Gregorio: *El Rapto de Panamá*, p. 89.

140. Gerstle, Mack: *La Tierra Dividida*, p. 155.

141. Pizzurno-Gelos, Patricia: *Presentación del Informe del Capitán Bowman H. Maccalla sobre la intervención norteamericana en el Istmo de Panamá en 1885*, en *Revista Lotería*, número 334-335, enero-febrero, 1984, Lotería Nacional, Panamá, 1984, p. 118.

142. Arosemena, Justo: *Patria y Federación*.

143. Arosemena, Justo: *Patria y Federación*. Casa de Las Américas, La

Habana, Cuba, 1977. En la misma obra, véase el capítulo titulado "El Estado Federal de Panamá", p. 450 y sgtes.

144. Arosemena, Justo: Op. Cit. supra, p.450.
145. Arosemena, Justo: Op. Cit. supra, p.450, fine, y 451.
146. Selser, Gregorio: **El Rapto de Panamá**, p. 101 y sgtes.
147. Selser, Gregorio: Op. cit. supra., p. 101 y sgtes.
148. Ib.-idem: p.
149. Ib.-idem: p.
150. Ib.-idem: p.
151. Ib.-idem: p.
152. Ib.-idem: p.
153. Materno Vázquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo primero, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 174.
154. Spymann, Nicholas J.: **Estados Unidos frente al Mundo**; p. 80.
155. Texto tomado del Documento número 220 de la Sección documental de este trabajo. Ver Capítulo III.
156. Texto tomado del Documento número 74 de la Sección documental de este trabajo. Ver Capítulo III.
157. Ib. idem supra.
158. Duval, Miles F.: en **Cádiz a Catay**, p. 88, dice: "... El que prohibía el paso de buques de naciones en guerra con los sigantarios y su Senado modificó el Tratado con objeto de mantener el canal libre para todos, incluyendo las naciones que pudieran estar en guerra con los Estados Unidos o Colombia. El Senado de Estados Unidos no ratificó el tratado...". Sobre este tema, Juan Materno Vázquez dice: "... En el Tratado de 1870, negociado a nombre de Colombia por Don Justo Arosemena y Don Jacobo Sánchez, se decía de modo muy ejemplar:

"Artículo X: Tan pronto como el Canal, con sus dependencias o anexidades esté construido, la inspección, posesión,

dirección y manejo de él pertenecerá a los Estados Unidos de América, y serán ejercidos por ellos sin ninguna intervención exterior, pero sin jurisdicción ni mando alguno sobre el territorio o sus pobladores. Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política y jurisdicción sobre el Canal y territorio adyacente; pero no sólo permitirán sino que garantizarán a los Estados Unidos de América, conforma a la Constitución y a las leyes vigentes en Colombia, el goce pacífico y tranquilo y la administración, dirección y manejo del Canal como queda dicho. Pero esa garantía no difiere, bajo ningún aspecto, de las que en general conceden las leyes colombianas a todas las personas y a todos los intereses comprendidos en el territorio de Colombia; y sí para obtener mayor seguridad necesitase y pidiere la empresa fuerza pública extraordinaria, la proporcionaría el gobierno de Colombia a costa de la misma empresa".

A la luz de esta disposición, los Estados Unidos no tenían mando ni jurisdicción sobre el territorio concedido. Y, Colombia, con su poder soberano, con sus propias fuerzas, garantizaba el goce pacífico y conservaba su soberanía. Importa advertir que este Tratado de 1870, fue firmado por ambos países, aprobado por el Senado Colombiano con enmiendas; mas no así por el de los Estados Unidos...". Materno Vásquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo primero, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 174. Confróntese: Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 64 a 66.

160. "... Entre 1867 y 1875, bajo el gobierno de Johnson y con particular dinamismo durante el de Grant,... en rápida sucesión, Washington y Bogotá negocian y luego dejan de refrendar tres

tratados para la construcción de un canal por Panamá. Aunque vienen constituyéndose como la primera potencia en el área, los Estados Unidos procuran sobre todo ganar tiempo, adueñándose de la concesión para obstruir la posibilidad de que otros se les adelanten...". Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 63.

161. Cita tomada de Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, p.461.
162. Ib. idem, p. 461.
163. Ib. idem. p. 462.
164. Ib. idem, p. 462. Véase: Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 53 y sgtes. Asimismo, Materno Vázquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo Primero, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 56 y sgtes.
165. Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, p. 500.
166. Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 299 y 300.
167. Véase: Documento número 19 de este trabajo.
168. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
169. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
170. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
171. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
172. Véase: Documento número 21 de este trabajo.
173. Véase: Documento número 21 de este trabajo.
174. Véase: Documento número 22 de este trabajo.
175. En Documento número 23 de este trabajo.
176. En Documento número 23 de este trabajo.
177. En Documento número 23 de este trabajo.
178. En Documento número 23 de este trabajo.

179. En Documento número 23 de este trabajo.
180. En Documento número 23 de este trabajo.
181. Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, p. 463.
182. Fraga Iribarne, Manuel: Op. Cit. supra, p. 462.
183. Fraga Iribarne, Manuel: Op. cit. supra, p.462.
184. Pope Atkins, G.: **América Latina en el Sistema Internacional**, p.109. Véase, asimismo, el Documento número 30 de este trabajo.
185. **El Sistema Interamericano**, edición del Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1966, p. XXIV de la Introducción.
186. Op. cit. supra, p. . Asimismo, véase: Caicedo Castillo, J.J., **El Derecho Internacional en el Sistema Interamericano**, edición del Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1970, p. 33 y sgtes. Confróntese: Pope Atkins, G., **América Latina en el Sistema Internacional**, p.111 y 112.
187. Patiño, Jorge Ernesto: **Cien Años para una Aventura Francesa en Panamá**, artículo publicado en la revista Lotería, número 292, julio, 1980, Lotería Nacional, Panamá, julio, 1980, p. 28, final.
188. Patiño, Jorge Ernesto: Ib. idem supra, p. 29.

## CAPITULO TERCERO

### EL FRACASO DE LOS FRANCESES Y EL CANAL COMO CAUSA DE LA SEPARACION DE PANAMA DE COLOMBIA.

18. LA SITUACION INTERNACIONAL Y LA REDISTRIBUCION COLONIAL
  - 18.1 ESPAÑA Y EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA
  - 18.2 LA IMPORTANCIA DE CUBA
19. DE LA CRISIS A LA DISOLUCION DE LA "VIEJA COMPAÑIA" DEL CANAL INTEROCEANICO
  - 19.1 EL CONTRATO RONDAL-WYSE O LA LEY 107 DE 10 DE DICIEMBRE DE 1890 COMO RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES DE LA PRIMERA PRORROGA DE LA CONCESION FRANCESA
    - 19.1.1. EFECTOS DE LA NEGOCIACION DE LA PRORROGA EN EL ITSMO
    - 19.1.2. EL ARTICULO UNICO Y EL ARTICULO PRIMERO DEL CONTRATO ROLAND-WYSE
  - 19.2 LA SEGUNDA PRORROGA CONCEDIDA A LOS FRANCESES O EL CONTRATO SUAREZ-MANGE
    - 19.2.1. INICIO Y DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES
    - 19.2.2. ALGUNOS CONTENIDOS DEL CONTRATO SUAREZ MANGE
    - 19.2.3. TRABAJADORES ESPAÑOLES EN LA REANUDACION DE LOS TRABAJOS DEL CANAL.
20. EL FRACASO DEFINITIVO DE LA COMPAÑIA DEL CANAL FRANCESA.
21. LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA POR ESTADOS UNIDOS.
  - 21.1 ANTECEDENTES INMEDIATOS
    - 21.1.1. LOS TRATADOS HAY-PAUNCEFOTE
    - 21.1.2. LA LEY SPOONER DE 1902. SU ALCANCE.
  - 21.2 EL TRATADO HERRAN-HAY.
22. EL RECHAZO POR EL CONGRESO DE COLOMBIA DEL TRATADO HERRAN-HAY Y



LA INDEPENDENCIA DE PANAMA DE COLOMBIA (1903).

22.1 EL RECHAZO DEL TRATADO HERRAN-HAY

22.2 EL TRATADO HAY-BUNAU VARILLA EN LA CORRESPONDENCIA  
DIPLOMATICA ESPAÑOLA.

CONCLUSIONES.

NOTAS.

## CAPITULO TERCERO

EL FRACASO DE LOS FRANCESES Y EL CANAL  
COMO CAUSA DE LA SEPARACION DE PANAMA DE COLOMBIA.

## 18. LA SITUACION INTERNACIONAL Y LA REDISTRIBUCION COLONIAL.

Situados en el período de 1878, año en que se firma entre el Gobierno de Colombia y particulares franceses la primera concesión para la construcción de una vía interoceánica por el Istmo de Panamá, hasta el 3 de noviembre de 1903, fecha en que se produce la separación de Panamá de Colombia, nos encontramos en el período que se conoce como la "Epoca del Imperialismo" y si recogemos los elementos descriptivos del mismo, podríamos decir que la especialidad, las notas características recaen en la competencia de las grandes potencias, como lo era el Viejo Coloso Británico, la agresiva y expansiva Alemania, el naciente poderío de Norteamérica y en un plano menor España, Francia, Portugal e Italia, los cuatro países latinos que ya vivían alrededor de 1898 una importante frustración colonial que repercutía fuertemente en sus políticas internas.

La "Epoca del Imperialismo", en su fase final (1895-1905), denominada por el historiador español Manuel Tuñón de Lara, como "El Salto del Siglo", pone de manifiesto que "en la economía, como en la diplomacia y la política, el Imperio Británico de la Reina Victoria ostentaba la supremacía mundial; sin embargo, cuando el final del siglo XIX se aproxime, dos competidores saldrán a la palestra: Estados Unidos y Alemania.

Todavía -continúa Tuñón de Lara- en 1890, la Gran Bretaña está a

la cabeza de la producción carbonífera mundial, con sus 180 millones de toneladas de hulla al año; cuando sólo falta un año para terminar el siglo es superada por los Estados Unidos (los yacimientos de la vertiente occidental de los apalaches, de fácil explotación, habían hecho posible unos costos de producción impensables en Europa). En la producción de acero, Estados Unidos se había puesto a la cabeza de todo el mundo a partir de 1882, seguido de Alemania, que al empezar el siglo ya había superado a Inglaterra.

Esta producción está toda en manos de grandes empresas con tendencias a la formación de "trust"; en este proceso gigantesco de concentración destacan en Estados Unidos la Pittsburgh Steel Co., cuyo personaje más importante es Andrew Carnagiem que llega a poseer todos los yacimientos de mineral de hierro del Lago Superior y John Davidson Rockefeller y su Standar Oil Co. (transformada legalmente en 20 compañías por la Ley Anti-trust de 1890) pero guardando su carácter oligopolista.

Antes que acabe el siglo XIX, la progresión científica-tecnológica, la ampliación de mercados y de la demanda, la acumulación capitales de función de las inversiones en países subdesarrollados y coloniales lanza de nuevo la producción de los grandes colosos; la unión de los grandes blancos con las grandes empresas industriales y de servicios crea lo que se llamará capital financiero.

Cuando llegue el último decenio del siglo XIX, se habrá producido ya un fabuloso movimiento de concentración de capitales y de plantas industriales. Las fortunas se irán concentrando, sin duda, en los países desarrollados, así como las aglomeraciones urbanas en las zonas industriales. Se están creando las condiciones para dar el

"Salto del Siglo". (1)

En el sentido apuntado por Manuel Tuñón de Lara y en lo que toca a nuestro tema, podríamos decir que, desde los últimos años del siglo XIX, los capitales norteamericanos tienden a controlar las economías monoproductoras de grandes plantaciones.

La United Fruit Co., creada en 1889, como fusión de la Boston Fruit y de la Tropical Trading, es un ejemplo palmario de esa penetración americana (norteamericana, mejor dicho) en la América Central, que iba desde las plantaciones a los puertos, los ferrocarriles, control de comercio y de hecho, el control de la política en los distintos Estados hispanoamericanos; expansión que, en definitiva, exigió una política exterior norteamericana de naturaleza expansionista (2) que no era fácilmente perceptible en Europa, ya que se dirigirá a un terreno casi acotado, la América Hispana, área geográfica donde Inglaterra tendrá que retroceder y con mayor razón Francia que jugaba su importancia, sobre todo, con el proyecto de construcción del canal interoceánico por Panamá.

Con propósito de acercarnos más a nuestro temas, es necesario decir que el Estado español protagoniza en ese lapso la figura del perdedor en los enfrentamiento violentos por el reparto del mundo, primero, al perder, sobre las fechas de 1789-1843, sus primeras colonias en América, pérdida cuya conclusión definitiva, como se sabe, ocurre en 1898, hecho que para su comprensión quizá pueda ser útil recordar que en esos momentos "la política española de la Monarquía, durante el siglo XIX, va a tener que enfrentarse con un hecho fundamental: el impacto de una revolución industrial que estaba haciendo cada día más fuertes a los Estados Unidos con los que España

tenía que relacionarse, pero que llega a nuestro país (España) de manera tardía y parcial.

Así, pues, "entre 1789 y 1843, se produce la descalificación internacional de España como consecuencia de la "Emancipación Americana", de la debilidad del nuevo Estado burgués y de la pobreza de ideas en la minoría dirigente; precisamente la debilidad de nuestra revolución burguesa consolidará durante la época isabelina, la mediatización franco-británica sobre nuestra política y economía, mientras la posición de España, compleja e insegura por su poca potencia y por la dispersión de sus territorios tuvo que enfrentar problemas muy diversos: la situación de la Península en la "Epoca del Imperialismo", España sigue manteniendo su vieja confianza de que sus intereses coloniales están defendidos por un "status quo" que ya no existe".(5).

Por lo tanto, podríamos decir que: "la política exterior española durante el último tercio del siglo XIX, se apoya en dos principios contradictorios: la renuncia a cualquier compromiso de alianzas que la puedan implicar en problemas extraños, y la decisión de no abandonar ni una pulgada de territorio sobre el que tenga soberanía. Se trata de dos principios contradictorios porque en la "Epoca del Imperialismo" una pequeña potencia no podía conservar su imperio colonial, ya incapaz de defenderlo, sin hacer una buena política de alianzas. Y, como se sabe, la contradicción se resolverá en 1898, con una guerra absurda y costosa y con la pérdida del Imperio Ultramarino".(6).

18.1.      ESPAÑA Y EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA HISPANOAMERICANA

La etapa comprendida entre 1840 y 1898, es quizás una de las más frecuentes para el estudio de la historia de los países hispanoamericanos ya que en ese período todos y cada uno de los nuevos Estados trataron de definir su fisonomía política que, coincidía, por una parte, con el alejamiento de los nexos españoles, y por otra, con el afianzamiento del programa hegemónico del despertar de los Estados Unidos de Norteamérica.

Para los efectos, estimamos que no es ocioso reconsiderar -por una vez más- el desarrollo cronológico mediante el cual España otorgó el reconocimiento oficial de independencia a sus antiguas colonias americanas. Para ello vamos a servirnos del cuadro de la siguiente página. (7).

## RECONOCIMIENTO OFICIAL DE INDEPENDENCIA

DE ANTIGUAS COLONIAS AMERICANAS. (Desarrollo cronológico)

<u>PAIS</u>	<u>TRATADO</u>	<u>RATIFICACION</u>	<u>OBSERVACIONES</u>
1. Ecuador	1840	1841	Suspensas: 1846, 1848, 1865, 1879.
2. Chile	1844	1845	Suspensas: 1864, 1879.
3. Venezuela	1845	1846	Suspensas: 1860, 1861.
		1861	
4. Bolivia	1847	1850	Suspensas: 1865, 1879.
5. Costa Rica	1850		
		1861	
6. Nicaragua	1850	1855	
7. República Dominicana	1855	1864	Suspensas: 1861, 1865.
		1863	
		1865	
8. Argentina	1859		
		1866	
9. Guatemala	1863		
10. Perú	1865	1882	Suspensas: 1865, 1879.
		1882	
		1881	
11. El Salvador	1865	1895	
		1898	
12. Uruguay	1870		
13. Paraguay	1880		
14. Colombia	1881		
15. Honduras	1894		
16. Cuba	1898		

El anterior cuadro nos ayuda para poner de manifiesto que la independencia política se hispanoamérica y los intentos de no caer en nuevas formas de dependencia, son elementos que van a incidir para que

se produzca una profunda "dicotomía hemisférica entre los poderosos Estados Unidos y las 'nacientes repúblicas hispanoamericanas" (8), hasta tal punto que, como lo señala el profesor M. Hernández Sánchez Barba: "...toda la historia contemporánea norteamericana...incide con fuerza sobre todo en el continente, hasta convertirse en un tema intelectual, que hubo de desembocar en los nacionalismos iberoamericanos, más compaginados, ciertamente, tanto en sus propósitos "revolucionarios" como en sus proyectos "reformistas", con el horizonte de la seguridad norteamericana, previsor de la "agresividad" europea, que resultaba de extraordinaria utilidad para una oferta de una protección más interesada de lo que se presentaba en las solemnes declaraciones y enfáticos principios conductores del Panamericanismo o del Interamericanismo e incluso la oferta "occidental" (9). Y, continúa exponiendo el Profesor Sánchez Barba, "no cabe duda que tales supuestos ejercieron su influencia y consiguieron transmitir al continente entero las disposiciones y ritmos que marcaba la interesada proclamación de la "americanización", exacerbando al máximo el alejamiento de Europa, primero en lo político, después en lo económico y, finalmente en lo cultural". (10).

Es de observar que el proceso que apunta el profesor Sánchez Barba, no fue en modo alguno pacífico ni menos falto de resistencia por parte de España, pues, habría que recordar que, cuando en algunos casos se producen el reconocimiento temprano de la independencia (casos de Ecuador, Chile, República Dominicana), ese reconocimiento tiene, en principio, escasa importancia, porque mediarán intentos de "reconquista" que culminarán con éxito, por lo menos en el caso de la República Dominicana". (11).

Por otro lado, emerge un sentimiento de "mea-culpa" en algunos



sectores españoles y en otros tantos de hispanoamérica, sobre todo en los conservadores de la América Hispana que no dejan de hacer responsables a los españoles de haber perdido el dominio de América a quienes consideran, por lo tanto, responsables de los nuevos males que sufren las nuevas Repúblicas. Así, por ejemplo, el colombiano Rafael Núñez (1825-1894), que fue presidente en 1886 y 1892, llegó a afirmar: "España perdió toda su influencia en el mundo a tanta costa conquistada por sus armas, y ese mundo, además, quedó, en cierto modo, sin brújula en el nuevo derrotero que marcó sus destinos con su repentina segregación de la Madre Patria. Tuvimos que buscar consejeros y protección fuera de nuestro centro histórico. Y no ha sido el menor de los daños que nos hizo experimentar la segregación absoluta, el habernos visto obligados a prohiar teorías de gobierno muy poco conformes con nuestra constitución tradicional; constitución que dese ser el punto de partida, y aún la base de las instituciones escritas" (12).

Cuando, después de 1866, "con el episodio del día 12 de mayo de 1866, en El Callao, en su fracaso España renuncia diplomáticamente al sueño de la "Reconquista Americana", se incia, en cambio un vasto movimiento "Pan-Hispanista" que persigue objetivos más limitados, aunque importantes. En primer lugar, crear una fraternal coalición de las naciones que hablan español en ambos lados del Atlántico (en lo que está implícita, en cierta medida, la nostalgia del Antiguo Imperio). En segundo lugar, postular la idea de "raza española", apelando a los orígenes de un amplio sector de los hispanoamericanos. En tercer lugar, revitalizar el intercambio kcomercial de España con los nuevos países. Y, en cuarto término, estimular la yankifobia de los hispanoamericanos para conseguir, entre otros objetivos, un apoyo frente al avance del gobierno de Washington en América y en el

Caribe". (13).

Así, pues, podríamos decir que a partir de 1866 se inicia una nueva etapa en las relaciones culturales, diplomáticas y políticas entre españoles e hispanoamericanos que envolvía un "imperialismo pacífico", por parte de España, relativamente modesto si se le comparaba con el que implementaban, por entonces, norteamericanos y franceses en la misma América Hispana.

En la visión española de pretender una vinculación internacional con los nuevos países hispanoamericanos se experimentó crear una Unión Iberoamericana, lanzada oficialmente en 1884, cuyo impulso promotor fue debido al Ministro de Estado, Segismundo Moret, que en la relación con la influencia de España en tierras hispanoamericanas llegó a expresar en la Circular de 28 de mayo de 1888, los siguientes conceptos: "No es posible pensar atraerse el afecto y las simpatías de los pueblos americanos, y menos influir en la cultura y en la marcha de las antiguas colonias españolas, sin que su Metrópoli alcance aquel grado de prestigio y de respeto que fomenta las simpatías porque añade a la fuerza de la unión y la del cariño y la eficacia del apoyo a las solicitudes del deseo". (14).

No escapaba al criterio del Ministro Moret, la importancia que la amistad de los países hispanoamericanos significaba, si se deseaba conservar las últimas posesiones del Caribe. Por ello, en la antes citada Circular, también llegó a afirmar: "...mi última, pero mi más importante recomendación, ha de referirse a asegurarnos, por todos los medios posibles, el concurso amistoso de esos gobiernos para hacer triunfar los ideales de la política española, sobre todo, en América y Africa, donde los momentos actuales exigen mayor atención a los

problemas que nos preocupan" (15).

Todo lo anteriormente expuesto alcanza su relación con nuestro propósitos toda vez que, como se sabe, en todos los temas de política internacional es necesario correlacionar los comportamientos que suceden en su interior. Y, en principio, habría que señalar que los textos de los tratados mediante los cuales España reconocía la independencia a los países hispanoamericanos, todos son relativamente similares y tienen en cuenta, ante todo, los aspectos patrimoniales y comerciales como contrapartida del reconocimiento por España de la independencia del nuevo Estado americano en cuestión.

Por otra parte, hay que significar que las transformaciones ideológicas hispanoamericanas, a lo largo del siglo XIX han sido lo suficientemente importantes como para "alejarse" todavía más de la Madre Patria, siendo en ésta última donde las clásicas instituciones de la Monarquía, el Ejército y la Iglesia, recobran su papel histórico-político, dando origen al período que en España se denomina "La Restauración" que Pierre Vilar lo expresa a manera de síntesis, con estas palabras: "Consideramos la Restauración (1875-1917) desde 1875 hasta la fecha 1917, en que se abren las crisis contemporáneas. El conjunto del período se caracteriza por el ejercicio alterno del Poder -"turno político"-de los dos grandes partidos, Conservador y Liberal, rodeados de dos oposiciones, más que nada teóricas: Carlista y Republicana. De 1875 a 1885, se acaba la Guerra Carlista y una hábil Constitución asegura el Poder a los jefecillos o caciques en el plano local, y el "turno" de los dos partidos en el plano nacional. El gran hombre fue Cánovas. En 1885, murió prematuramente el Rey. La Reina, que ya esperaba un hijo se hizo cargo de la Regencia".(16)

La muerte del Rey Alfonso XII, causó impacto en Hispanoamérica y prueba de ello es la Nota que con fecha 29 de diciembre de 1885, el Encargado de Negocios de España en Bogotá envía al Cónsul español radicado en la ciudad de Panamá donde se puede leer:

"...España no puede menos que felicitarse al ver la reacción tan amistosa y favorable que hacia ella cada día se marca más en estos países y de ello acaba de ser buena muestra la impresión más que general, podría decirse universal que aquí ha causado el fallecimiento de S.M. Don Alfonso..." (véase: Documento Número 1 del Apéndice Documental)

Retomando a Pierre Vilar y su pensamiento con respecto a la Restauración, período que nos interesa porque coincide ad-tempus con los hechos que procuramos describir en este tercer capítulo, observamos que: "De 1885 a 1902, los partidos habían establecido una tregua; el personaje dominante fue el liberal Sagasta. La Discreta dignidad de María Cristina fue muy apreciada, pero sobrevino un desastre. La represión contra el autonomismo de Cuba y la rebelión de Filipinas fracasó, y la intervención de los Estados Unidos reveló a España su auténtica endeblez...Este fin del Imperio...políticamente débil, España será tratada por el extranjero como zona de influencia...ya no podía...rehacerse en la esfera colonial..." (17).

## 18.2. LA IMPORTANCIA DE CUBA.

Resulta obligado hacer referencia, aunque sea de manera sucinta, al papel que representó la Cuba española en relación con el proyecto de construcción del Canal de Panamá y como último bastión que concentró los más fuertes vínculos emocionales y comerciales españoles, una vez pasado el proceso general de emancipación política hispanoamericana y en pleno período de desarrollo del expansionismo norteamericano.

La importancia que Cuba como base-posesión representaba para la protección y potenciación de los intereses españoles en la construcción del Canal de Panamá es puesta de manifiesto por el Encargado de Negocios de España en Bogotá que remite al Ministro de Estado español la Nota fechada el 11 de septiembre de donde exponía lo siguiente:

"Bastaría fijarse en Cuba, en lo que nacionalmente significa para nosotros, en la considerable base que con la cercanía del próximo canal ofrecerá a las operaciones mercantiles del mundo, y en la no menos valiosa que políticamente representará, sea como arma que hubiéremos de utilizar por nuestra propia cuenta, sea como eficacísimo apoyo que brindásemos a cualquier o tra potencia aliada o unida a nosotros por comunidad de fines.

Bastaría considerar nuestro porvenir de gran nación que no sólo está cifrado internacionalmente en las costas de Africa y Filipinas, sino también en el desarrollo progresico de nuestros cambios con estos países a que hemos dado el ser y hacia los cuales nos empuja cierta solidaridad de origen y aún tal vez de análogos y acordes destinos para confirmar mi anterior aserto sobre el trascendental valor que para España adquiere el Canal de Panamá, vínculo también directo entre nuestras provincias antillanas". (véase: Documento Número 2 del Apéndice Documental)

De acuerdo con el expuesto documento diplomático español, podríamos decir que la importancia de la relación o identificación

Cuba-proyecto de construcción del Canal de Panamá, era una cuestión asumida pacíficamente por todos los sectores españoles y bastaría significar que en los momentos iniciales de los trabajos del Canal se pretendió, por parte española, convertir a Cuba en puerto libre para la Compañía Universal del Canal Interoceánico (para confirmar esta valoración sólo basta remitirse al Documento señalado con número 6). Es más, las palabras siguientes del Encargado de Negocios de España en Guatemala, fechas el 14 de julio de 1884, también coincide en valorar la importancia de Cuba.

"...Hay más, nuestra nación, posee la isla de Cuba y casi puede decirse que las olas colombianas, por el norte del Mar Caribe, bañan nuestro propio territorio, situación geográfica que realzará en alto grado su valor desde el momento en que sea un hecho positivo la seguridad del Canal.

Entonces, se dirigirán allí nuestros barcos, viniendo más a menudo de lo que hoy sucede a los puertos del Pacífico y resto de esta parte de América, logrando por ese medio dar acá fácil salida a nuestros valiosos productos..." (véase: Documento Número 3 del Apéndice Documental)

Por las razones expuestas y por la finalidad política de España de mantener su posición en el "Status quo" internacional del momento,

"...es una de las naciones que tiene más interés en alejar de la América Latina la exagerada influencia yankee, influencia contraria siempre a nuestra política y desarrollo comercial..." (véase: Documento Número 3 del Apéndice Documental)

Al hilo de lo anterior y, como se sabe, existen distintas versiones que explican el "Desastre de Cuba, 1898", a la luz de nuestra exposición, asumimos que aquel suceso bélico encuentra su origen-cause, en parte, en el enfrentamiento de los intereses comerciales-industriales de España y los Estados Unidos y como comprobación de este extremo quizá pueda ser útil la Nota Número 220

que el Ministro de España en Washington envía, el 24 de diciembre de 1879, al Ministro de Estado español, nota donde encontramos los siguientes elementos:

"...el Diputado Cox...se fija en España y dice: cuántas veces en los últimos años hemos estado a punto de llegar a un rompimiento de hostilidades. Las actuales relaciones comerciales de España con Estados Unidos son un amenaza perpetua; su arancel tan vejatorio para este país es casi un robo. Si comparamos nuestra exportación e importación sobre Cuba, la desventaja que resulta para nosotros es prueba evidente que casi constituye "causus belli".

Somos los mejores consumidores de España, especialmente en azúcares, especialmente en azúcares; y sin embargo, su arancel niega a nuestros buques las ventajas que concede a los que otras naciones y lo que hace pagar a nuestra harinas es enorme..."(véase: Documento Número 4 del Apéndice Documental)

El diplomático de España en Washington, en la misma Nota que venimos comentando, llega a apreciar una de las causas del posterior éxito de la insurrección cubana, al exponer:

"...Mr.Cox, afiliado a la llamada Liga Cubana, se ha señalado como uno de los agentes más activos del filibusterismo, a él han acudido siempre los insurrectos de Cuba para suscitarlos los mayores conflictos en el terreno político..." (véase: Documento Número 4 del Apéndice Documental)

La Nota Número 220, inmediatamente expuesta, alcanza significación la medida que expone dos elementos causantes-subsistentes en la Guerra Hispano-Norteamericana en Cuba. Por un lado, como hemos dicho, hace referencia al enfrentamiento de los intereses comerciales-industriales entre ambas naciones y ello era tan cierto pues "ya hacia 1890, los Estados Unidos eran receptores del 90% de las exportaciones cubanas, y esta circunstancia produjo roces con la administración española. En la década de los años noventa, España impuso una elevación de los aranceles a la entrada de productos norteamericanos

en la isla y el gobierno de McKinley respondió con el aumento de los derechos de entreda de tabaco y azúcar cubanos. La oligarquía cubana exigió, entonces, negociar un tratado comercial favorable a sus intereses con la Potencia del Norte y éste se materializó en el Acuerdo Foster-Cánovas". (18).

De tal modo, podríamos decir que "la Guerra de Independencia, iniciada por los cubanos, vino a coincidir con el creciente interés de los Estados Unidos por controlar la economía de una isla donde ya había volcado sus cuantiosas inversiones". (19).

En otro sentido, la Nota Número 220, hace mención a los medios y formas de auxilio que facilitó Estados Unidos a los separatistas cubanos. Inicialmente les brindó partidas o ayudas de dinero, armas, materiales y alimentos. En última instancia, declaró la guerra a España y, en este punto merece recordar que "siendo Pierre Soule, Embajador norteamericano en Madrid, en 1835-1855, intrigaba activamente para que Cuba pasara a manos estadounidenses. Soule, publicó, junto con los Ministros de Washington en Londres y París, James Buchanan y John Young Mason, respectivamente, el Manifiesto Ostende, en el que se postulaba la incorporación de Cuba a los Estados Unidos por la fuerza de los dólares o de las armas". (El Manifiesto Ostende se publicó en el periódico "The New York Daily Tribune", de 18 de octubre de 1854) (20).

Por todo lo expuesto, podríamos concluir que la anexión de Cuba a Norteamérica fue considerada durante todo el siglo XIX, "Siglo del Imperialismo", y la Guerra del 98, donde se cinjaron los intereses industriales y comerciales de los Estados Unidos, tenía como fondo ideológico las tesis de Alfred Mahan (21), quien en octubre de 1897,



argumentaba que: "Los Estados Unidos debían empezar a mirar hacia adelante. Lamentando el aislamiento de su país y la decedencia de la Marina Mercante, el Capitán Mahan, afirmaba que la creciente producción norteamericana necesitaba nuevos mercados y que éstos, a su vez, requerían un eficaz sistema de protección -una marina de guerra poderosa y agresiva, una buena marina mercante y bases repostaderos de carbón, desde las que operar".

Mahan consideraba vital el control del Istmo de Panamá, pero el control de esa zona requería el control de sus accesos e implicaba la soberanía norteamericana en el Caribe. Con el Caribe y Hawaii, los Estados Unidos podían dominar el comercio latinoamericano y avanzar progresivamente hacia los mercados del Lejano Oriente.

El Presidente Mckinley será el ejecutor de esta política, de búsqueda de nuevos mercados para la industria y el "Destino Manifiesto" norteamericano. Según el historiador Philip S. Forner, "Mckinley era consciente de la relación entre la acción militar contra España en torno a Cuba y el establecimiento de una base norteamericana de operaciones en Filipinas. Habló con Theodore Roosevelt y con otros de esta conexión ya en setiembre de 1897. La Administración Mckinley era consciente que el poder de España en Cuba se estaba debilitando día a día y que la rebelión, por el contrario, crecía en fuerza. Si los Estados Unidos no actuaban pronto, se encontrarían con una Cuba independiente y la oportunidad de utilizar la pacificación de Cuba como trampolín en ultramar se perdería. La guerra por "liberar a Cuba era, así una guerra para evitar su independencia, eliminar a España de Cuba y Filipinas y abrir una puerta de dominación económica y política de Estados Unidos en el área". (22).

España, que durante tanto tiempo había confiado en el contrapeso franco-británico a la hora de frenar el expansionismo norteamericano "se encontró, en 1889, con la realidad brutal de unas potencias europeas que respetaban la hegemonía de los Estados Unidos en el continente americano". (23)

Y como dice Gregorio Selser, "si alguna duda quedaba de esta impotencia europea, la disipó el Ministro inglés al informar a White, Secretario de la Embajada norteamericana en Londres, lo siguiente: "... no era ese, el caso de Cuba, asunto que incumbiera a Gran Bretaña y aún cuando eran amigos de España y veríamos con pena que se la humillase..., consideramos que no tenemos nada que decir en la materia, cualesquiera que sea el camino que los Estados Unidos puedan decidirse a seguir...". (24).

Un Armisticio, de fecha 12 de agosto de 1898, puso fin a las hostilidades entre españoles y norteamericanos en Cuba; posteriormente, el 10 de diciembre de 1898, la paz fue firmada mediante el Tratado de París, pero tres días antes (7 de diciembre) en sus Mensaje Anual al Congreso de los Estados Unidos, el Presidente McKinley decía:

"... la construcción de una gran vía marítima interoceánica es ahora más que nunca indispensable para el tráfico entre nuestros puertos del Este y del Oeste; la anexión de las islas de Hawaii y la próxima expansión de nuestra influencia y de nuestro comercio en el Pacífico, hacen de ello una necesidad; nuestra política nacional exige más imperativamente que nunca el control de esa vía por nuestro gobierno...". (25).

19.- DE LA CRISIS A LA DISOLUCION DE LA "VIEJA COMPAÑIA" DEL CANAL INTEROCEANICO.

Teniendo como fondo la situación internacional ya descrita ("Siglo del Imperialismo", "Redistribución del Mundo Colonial"); el plano regional colombiano permite observar que durante "los años que transcurren de 1880 a 1889, anteriores a la bancarrota de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, tienen para los panameños singular importancia" (26). Por un lado, en los años iniciales de esa década "las obras coadyuvaban a saturar las urbes terminales de Panamá y Colón. El crecimiento que experimenta la primera es enorme. De 12.000 habitantes en 1880, pasará a 20.000 almas en 1885". (27).

En el aspecto comercial, "como sucede en el "Gold Rush", el patriciado panameño logra disfrutar de aquella prosperidad falaz, aumentando el alquiler de sus casas y ejerciendo el mediano y pequeño comercio sin mayor ambición". (28).

También es cierto que, es estos "años dorados del canal francés, existía en el territorio panameño una completa inestabilidad político-social" (29) que en 1885 provocó una revolución que se agudizó al año siguiente cuando el presidente colombiano, Dr. Rafael Nuñez, promulgó una Constitución de naturaleza y contenido completamente centralista y cuyo objetivo fundamental era impedir el resurgimiento de sentimientos autonomistas panameños que ya se habían experimentado con el Estado Federal de Panamá.

A partir de aquel momento, 1886, el liberalismo panameño se opondrá sistemáticamente a la nueva estructura política colombiana, oposición cuyo resultado final fue la devastadora guerra civil de

1889 a 1902, conocida como la "Guerra de los Mil Días". (30).

Los hechos que para esas fechas ocurren en Panamá, eran del conocimiento de las instancias o funcionarios diplomáticos españoles y prueba de ello es la Nota sin número y con fecha de 29 de diciembre de 1885 que el Encargado de Negocios de España en Bogotá envía al Cónsul de España en Panamá, donde puede leerse:

"Oportunamente recibí los Oficios de V.S.... referentes a la cuestión de Aduanas en el Istmo, al descontento que ahí reina, a los rumores sobre la nueva intervención norteamericana y por último, al enlace que con España se dan para algunos de estos asuntos. De todo ello me he enterado con el debido interés y agradezco a V. S. sus informes..." (Véase Documento número I).

Asimismo, en otro documento no numerado, con fecha de 20 de noviembre de 1885, el Encargado de Negocios de España en Bogotá continúa intercambiando información con su colega radicado en la ciudad de Panamá. Así, por ejemplo, le comunica lo siguiente:

"...hoy me veo en la necesidad de apresurarme, pues el nombre de España va encuelto directamente, en un acto en que -me dice, pero no respondo de la exactitud de la noticia- habrá de manifestarse el 28 del corriente, día de la celebración de la independencia.

El descontento que reina en el Istmo es grande y parece haber llegado al colmo con el Decreto disponiendo el establecimiento de las Aduanas en Panamá y Colón.

Me dicen que el Dr. Pablo Arosemena - el mismo que desempeñó la presidencia del Estado, por haberlo exigido así las circunstancias anteriores a los acontecimientos políticos que tuvieron lugar en el Istmo durante el mes de marzo último-, tiene escrito un discurso o manifiesto que se propone leer solicitando firmas de adhesión. El discurso o manifiesto es, según parece, la narración histórica de los acontecimientos que han tenido lugar en Colombia, desde que se dio el grito de independencia hasta la fecha.

Dice o deja comprender que el Estado de Panamá, a causa de su debilidad, ha sido el que más ha sufrido de todos los Estados y que esto se debe al haberse adherido a la Unión sin tener en cuenta su privilegiada configuración y

situación geográfica que habrían de dar margen, siempre, a pretextos que le constituirán en víctima expiatoria de las pasiones y desaciertos de los más fuertes...

Y, concluye por aconsejar que el país, dirigiéndose a la Madre Patria, confiese su error manifestando profundo arrepentimiento y solicite ser admitido -no sé aún si bajo protectorado o como parte integrante- en el seno de nuestra Nación.

Haré lo posible por cerciorarme de la veracidad y de ser cierto que el Dr. Arosemena piensa dar ese paso me abstendré, con cualquier pretexto...".  
(Véase Documento número I).

Como se ha puesto en relieve, la inestabilidad político-social existente en el territorio panameño a partir de 1885, viene a constituir un elemento-factor ineludible a considerar en la presentación de las múltiples causas presentes en el fracaso del proyecto de construcción del canal, por parte francesa y quizá aquella situación de inestabilidad merece ser relacionada también con el argumento del inexistente apoyo oficial francés a la Compañía (31), posición-actitud que se evidencia durante la revolución de 1885 y recogida en versión del autor panameño Jorge Ernesto Patiño que así lo expresa:

"Durante la Revolución de marzo-abril de 1885, en las ciudades terminales del trazado del Canal, es el "Reine Blanche", que se encuentra anclado en la Bahía de Panamá. A la solicitud del Cónsul de Francia, de desembarcar tropas para proteger la vida de los franceses, el Comandante Almirante de la División Naval del Pacífico de la Marina francesa, siguiendo instrucciones responde negativamente, afirmando no tener autorización para intervenir en los asuntos internos de un país amigo, y que lo haría a solicitud del jefe de Estado de Panamá.

La opinión del Contraalmirante Lacombe, Comandante del Crucero "La Flore", estacionado en Colón, es diferente. Para él, la Compañía del Canal se ha ganado una mala reputación de la opinión extranjera en Panamá.

La bancarrota de la Compañía se aproxima, no obstante el decir sincero de sus empleados. La prueba es que frente a las condiciones climáticas excepcionales de ese año y la poca migración obrera a Las Antillas, los trabajos no avanzan con la rapidez deseada.

... Luego del incendio de Colón, el Capitán de Fragata, Penaud, Comandante de "El Talismán", observa que los americanos han quedado como dueños del Istmo y nada puede hacerse sin su permiso". (32).

La anterior narración, realizada por el panameño Patiño, puede servir para ilustrar y confirmar los temores españoles de una intervención norteamericana en el Istmo, impresiones ratificadas por el Encargado de Asuntos españoles de Bogotá que las comunica al Cónsul de España en Panamá bajo el siguiente texto:

"Oportunamente recibí los Oficios de V. S. referentes a los rumores sobre una nueva intervención norteamericana... El egoísmo norteamericano no es extraño que se agite alrededor de cualquier anormalidad en esa comarca...".  
(Véase Documento número I).

Así puede decirse que durante el desarrollo de la Revolución de 1885, "la Compañía del Canal ha jugado pasivamente, no tomando ninguna medida para defender su personal y edificios. La Compañía, además, no ha solicitado ni aceptado el concurso de nadie. El Director de la Compañía desapareció después del Incendio de Colón". (33).

La conclusión de todo lo expuesto podría ser: "que desde la crisis de 1885, la Compañía no se repondrá, al menos en lo que concierne a los trabajos y a la autoridad" (34); siendo estos dos últimos aspectos los que encuentran referencias aclaratorias en los testimonios expresados por el Brigadier Sanchíz, Marqués de Campos, que en su condición de presidente-director de la Comisión Española al Istmo de 1886, llega a decir:

"... nuestra navegación terminó en el sitio llamado Corozal y Miraflores, precisamente en el que hace tiempo se suspendieron los trabajos de canalización por quiebra, al parecer, de la compañía norteamericana que los tenía a su cargo. Poca importancia tendría ésta a juzgar por los artefactos que empleaban para la extracción de tierras. No

vimos otro material que dos dragas de madera, de las llamadas de cuchara y dos grúas giratorias, peores que las dragas.

Con tales elementos no podrían tomarse en serio que el Canal estaría terminado en cinco años en la sección a que nos referimos...". (35).

El Brigadier Sanchíz, en la crónica que escribe con motivo de su viaje a Panamá en 1886, deja apuntados aspectos sobre la mala gestión administrativa francesa, elemento que, como se sabe, tendrá profunda influencia en lo que posteriormente llegaría a ser conocido como "El Escándalo de Panamá".

Estas eran las palabras del citado brigadier español:

"... Nada tan natural como suponer a la vista de los detalles apuntados y de otras observaciones que hicimos en diversos sitios donde se realizan obras que más que contratistas ha habido negociantes de dudosa buena fe en la primera época de los trabajos y en determinadas acciones de éstos...

El material inútil abunda de una manera escandalosa. Una visita de inspección, formal y concienzuda demostraría que está inservible una buena parte de aquél.

Esta es nuestra opinión, que podrá ser errónea, pero es sincera y desinteresada...". (36).

La impresión del Brigadier Sanchíz, Marqués de Campos, es secundada en versión diplomática por la Nota número 59, fechada el 5 de noviembre de 1887, enviada al Ministro de Estado español por el Encargado de negocios de España en Bogotá, que dice:

"... en estos últimos tiempos parece haber recrudecido la campaña de los que, movidos por unos u otros intereses o sentimientos pronostican el fracaso de Mr de Lesseps y de la Compañía constructora del Canal, dando grandes proporciones a las dificultades técnicas, insistiendo en la mala administración y derroche, por último se señalan incontrastables tropiezos financieros...".  
(Véase Documento número 6).

En la referida Nota 59, se pone de manifiesto el conocimiento oficial español de la Misión española al Istmo en el año 1886, y prueba de ello son las siguientes palabras del Encargado de Asuntos españoles en Bogotá:

"... Estando próxima a publicarse en España una obra debida a la pluma de los Sres. Cann y Bruckmaun, ingenieros militar y civil que vinieron a Panamá en la Comisión enviada el año pasado por el Marqués de Campos y de la cual ha visto ya la luz pública en extracto, aparte de otros medios públicos o privados de información, he creído que no había motivo ni oportunidad para que en esta Legación se acumulasen en una Memoria unos y otros datos, cuando el gobierno de S.M. puede disponer de todos estos informes..."  
(Véase Documento número 6).

De lo expuesto, quizá podríamos concluir que las instancias diplomáticas españolas de la época contaban con información satisfactoria relativa al conocimiento de los hechos que en 1885 habían provocado la existencia de la inestabilidad político-social en el territorio panameño, como del estado y situación de los trabajos y dificultades que estaban patentes en el proyecto de construcción del canal por los franceses; así como de datos relativos a la gestión administrativa de la Compañía, factores que actuando de una manera integrativa y adicionados a otros, como puede ser la controversia que surgió entre el gobierno colombiano y la Compañía del Canal, a raíz de la compra, por parte de lesseps, de la compañía norteamericana del Ferrocarril de Panamá (37), coadyuvaron a provocar la crisis de la Compañía del Canal Interoceánico.

Al hilo de lo anterior, pero desde otra perspectiva, hemos creído conveniente traer una versión que nos ayuda a comprender los aspectos de la crisis de 1885, génesis de la disolución de la "Vieja Compañía del Canal Interoceánico".



Así, el Ministro Residente de España en Bogotá, aporta el siguiente texto:

"... Desde que se inició el desastre financiero de la actual compañía, hoy en liquidación, asombra en esta región, oficiales temores de que se pretendiera resolver estos asuntos prescindiendo de Colombia.

Y a esta susceptibilidad se unía un sentimiento no muy benévolo hacia la Compañía que se había ido concretando desde tiempo atrás por varias causas.

Mr. Lesseps, nunca quiso dar cabida al Delegado de Colombia en el Consejo de la Compañía, cargo creado por el Contrato; rehusó al presidente Nuñez, durante las tribulaciones de la Guerra de 1885, un empréstito de dos millones de francos con los cuales se proponía dominar la revolución y evitar los desórdenes y catástrofes en el Istmo; pero más que todo había quedado latente el encono por la manera como De Lesseps llevó a cabo, en 1882, la compra de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, empresa que adquirió la casi totalidad de las acciones (68.000 acciones sobre 70.000), dejando éstas pocas fuera, sin duda para conservar el carácter de empresa norteamericana, independiente de la del Canal y operación en que se han creído siempre burlados todos los gobiernos que se han sucedido en este país...

El presidente titular, Doctor Nuñez, ha venido siguiendo de cerca, desde su retiro de Cartagena, las evoluciones relativas a la Compañía y en sucesivos artículos publicados en "el Porvenir" se ha ocupado extensamente de este asunto, en sus aspectos jurídicos y económicos, llegando a concluir que las decisiones de los tribunales franceses no obligaban a Colombia, en su calidad de parte contratante, ni como cuestión de soberanía por reciprocidad, que el contrato estaba caducado, puesto que la Compañía concesionaria carecía ya de capital; que todo cuanto existía en el Istmo, construcciones, maquinarias, tierras cedidas, trabajos realizados, estos valores es suma (apreciados por la última Comisión en 450 millones de francos) pertenecían a la Nación...".

(Véase: Documento número 7).

Así las cosas y teniendo presente que "el Senado Estadounidense aprobó en 1889 el Bill Morgan que autorizaba la construcción y fortificación de un canal por Nicaragua, en manifiesto conflicto con el Tratado Clayton-Bulwer, suscrito entre Estados Unidos e Inglaterra" (38) y, observando que, para las mismas fechas "el Congreso norteamericano autorizaba los contactos para convocar una conferencia

panamericana que tendría lugar en 1889 (39) y considerando que en esta última fecha señalada (1889) se desató, a su vez, en Colombia la revolución llamada "Guerra de los Mil Días", no está tan lejos imaginar y reflexionar que la acumulación de todos esos factores provocaron, en gran medida, la suspensión de los trabajos que se realizaban en el canal y, en lo que concierne a España, sus resultados y consecuencias, son expresados por el Cónsul de España en Panamá de la siguiente forma:

"... el gobierno teme próxima suspensión de los trabajos del canal. Pide órdenes y fuerzas a Bogotá y cooperación a las Potencias para la repatriación de los obreros. Doce mil quedarán ociosos, entre ellos mil españoles...

Días ha que las noticias que se reciben acerca de la situación de la Compañía del Canal no son satisfactorias, no faltando más gente que se encargan de presentar como alarmante la situación; y esto es lo más terrible, pues, si llegan a suspenderse los trabajos los jornaleros arrastrados por malos consejeros más bien guiados por propios criterios... se entregarían al pillaje y desenfreno... En doce mil se calcula el número de personas que viven de los trabajos del canal.

El número de españoles que quedarían sin trabajo, calculo que no bajaría de mil...".  
(Véase: Documento Número 8).

Ya para los meses de enero, febrero de 1889, se profundizaba la grave crisis de la "Vieja Compañía del Canal Interoceánico de Panamá", y en ese interín el gobierno de Francia demostró interés para gestionar un arreglo y así "comunicó sus deseos y proyectos al de Colombia para obtener su cooperación, en lo que, como soberano del istmo y parte interesada le concernía". (40).

Pero fuera de las consabidas y frustradas negociaciones que entre ambos gobiernos se sostuvieron lo real es que la historia de la crisis de la Compañía Universal del Canal Interoceánico se cerró el 4 de febrero de 1889, cuando el Tribunal Civil del Sena declaró la

disolución de la "Vieja Compañía" al encontrarse comprometida financieramente y la colocó en manos de un Liquidador con poder para transferir sus haberes y derechos a una nueva compañía legalmente organizada.

19.1. EL CONTRATO ROLDAN-WYSE O LA LEY DE 10 DE DICIEMBRE DE 1890 COMO RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES DE LA PRIMERA PRORROGA DE LA CONCESION FRANCESA. (41).

En este apartado nos referiremos al capítulo histórico sobre las sucesivas negociaciones de la prórroga de la concesión otorgada a los franceses para la construcción del Canal de Panamá, celebradas entre los representantes de la Compañía Universal del Canal Interoceánico ("La Vieja Compañía") y las autoridades del gobierno colombiano. Su conocimiento inicial nos viene de las reflexiones que presentara el señor Dr. Carlos Rico, Ministro de Relaciones exteriores de Colombia, en la sesión celebrada en la fecha de 17 de setiembre de 1903, donde llegóa a decir:

"La Compañía Universal del Canal Interoceánico quebró en el año de 1878.

El desastre fue inmenso para los suscriptores y para la Empresa; y hasta hoy para esta irreparable como obra productiva en el concepto público de Europa y América...

El Tribunal del Sena nombró Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, el cual Liquidador constituyó su apoderado especial ante el gobierno de Colombia al Señor Napoleón Bonaparte Wyse, afin de que obtuviera una prórroga de diez años para terminar la obra y ponerla al servicio público...". (42)

En correspondencia con el anterior texto, resulta obligado mencionar el contenido de la Nota Número 37, fechada el 24 de julio de 1890 y que el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado Español, con sede en Madrid, comunicándole lo siguiente:

"El 12 de los corrientes llegó a esta capital Mr. Lucien Bonaparte Wyse, que con poder del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá..., viene a gestionar cerca de este gobierno la prórroga o continuación del Contrato de 1879 que caduca en 1892, época para la cual no podrán estar terminados los trabajos y apertura del Canal...". (véase:

Documento número 7 de la Sección Documental).

En la citada Nota Número 37, el Ministro Residente de España en Bogotá, a su vez, deja conocer sus impresiones sobre las primeras gestiones realizadas por Lucien Bonaparte Wyse y en tal sentido llega a expresar al Ministro de Estado Español:

"... su llegada a esta capital coincidió con la reproducción de artículos o sueltos en "El Porvenir" y tuvo gran desacierto de dirigirse a la prensa. Una larga carta al periódico oficioso "La Nación" y otra al "Telegrama" en que, como para acabar de imponerse decía, en estilo desenfadado, (Bonapartista, lo calificaron aquí) que Colombia le debía seis millones de pesos, fuera de varias sumas, difíciles de poner en cifras, cuyas cantidades son todavía aquí un misterio, llamaba fantasmagórico un artículo que debía saber era del Dr. Nuñez de cuya repetida reproducción decía empezaba a impacientarse...".  
(Texto tomado del Documento Número 7 de la Sección Documental).

Este inicial comportamiento negociador de Napoleón Bonaparte Wyse, lógicamente tuvo oportuna contestación colombiana, circunstancia que, de manera adecuada, nos permite conocer el ya mencionado Ministro Español Residente en Bogotá que, en el documento número 37 (que venimos citando) recoge estas otras palabras:

"... Hubo periódicos que le contestaron (a Napoleón Bonaparte Wyse) duramente y "LA NACION" en un artículo escrito por persona de la confianza del Sr. Nuñez, y terminaba diciéndole que "conocido el ardid, se le daba tiempo para entrar en el camino de la seriedad y arrepentimiento...". (43).

En virtud que el Ministro de España Residente en Bogotá realiza, en el documento que venimos comentando, una meritoria narración sobre el desenvolvimiento inicial de las gestiones de las partes interesadas en la negociación de la prórroga, recurrimos, nuevamente a sus palabras y éstas nos permiten conocer que:

"... malísima inspiración fue, la de Napoleón Bonaparte Wyse, de escribir para el público; tal vez creyendo así indirectamente imponer sus pensamientos, pero el cálculo salió fallido y parecía que toda la negociación había fracasado aún antes de emprenderla.

Mr. Wyse cambió repentinamente de actitud. Cortó la situación en una nueva carta al "TELEGRAMA" en que consideraba a Colombia como su segunda patria y al mismo tiempo que el Encargado de Negocios de Francia manifestaba, en nombre de su Ministro de Relaciones Exteriores, su arrepentimiento por lo sucedido y preguntaba al gobierno colombiano si continuaba propicio a tratar de las negociaciones a lo que contestó el señor Roldán que el gobierno se había mantenido ajeno a la polémica que provocó Mr. Wyse en la prensa...

... es de esperar que esta negociación encomendada a Wyse por el Liquidador tenga éxito, pues, la continuación del Canal interesa no sólo a los que tienen allí comprometidos ingentes sumas, sino al comercio universal y aún a la política internacional europea, enfrente del apoyo que los Estados Unidos prestan al proyecto de Nicaragua...". (44).

Con respecto a la posición oficial española en cuanto al conocimiento del tema, el Ministro Español Residente en Bogotá, nos hace saber:

"Mr. Wyse visitó a todos los Representantes extranjeros aquí acreditados. Por mi parte, contestando a indicación suya, le manifesté que, debiendo estar igualmente interesados en llegar a un acuerdo, él como representante de los capitales invertidos y el gobierno de Colombia para quien serían de poca utilidad los trabajos y valores existentes en el Istmo en caso de abandono, no me parecía hubiese necesidad de mayor aliciente o recomendación, pero que, sin embargo, no podía contar con mi buena disposición, en cuanto pudiera favorecerle...

... creí servirle asegurándole que de la intervención del Congreso no podía prescindir, puesto que el Dr. Nuñez había de nuevo declarado que: "la prórroga lisa y llana era un imposible moral" y agregarle que todas las modificaciones que Colombia pretenda en el nuevo contrato serían fáciles en detalles en comparación con el punto que consideraba cardinal, esto es, el monto y forma de las sumas y valores nominales o participación en la empresa que exigiría se le reconociera..., Mr. Wyse, ha debido convencerse de que mi consejo no iba desencaminado...

... No puedo tampoco poner en olvido que hay en España un número bastante de accionistas, y hoy que Mr. Wyse ha evitado por su cambio de conducta el peligro de un fracaso de la negociación, se hace posible que el gobierno

colombiano pese la consideración de que, por muy necesitado que esté de recursos financieros, no sería justo ni oportuno que entorpeciera con demasiadas exigencias, la constitución de un nueva compañía...". (45).

El trascendental asunto de negociación de la prórroga fue debidamente promulgada en los distintos medios de comunicación de la época y, como es natural, surgían opiniones y puntos de vista diferentes que se mantenían por parte del público, pero en todo caso, nos importa poner de manifiesto un punto-tema más concreto como es el desarrollo que estas negociaciones siguieron en el Congreso Colombiano y para ello nos vamos a servir, nuevamente, de las impresiones del Representante de la Legación Española en Bogotá que, en la Nota Número 60, fechada el 22 de noviembre de 1890, comunica al Ministro de Estado español, lo siguiente:

"... Desde el primer momento manifesté a Mr. Wyse que no obtendría prórroga directamente del gobierno y menos en el espacio o tiempo de 15 o 20 días como él se imaginaba, sino que habría de intervenir en ello el Congreso, ni se le haría la conseción gratuitamente. No se mostró muy persuadido de mis advertencias, confiando en sí mismo y en recoemndaciones del Dr. Nuñez...". (véase: Documento Número 9 de la Sección Documental).

El Representante de España en Bogotá, en la Nota referida (número 60 de 22 de noviembre de 1890) nos adelanta sus impresiones sobre el desarrollo de las negociaciones y así nos dice:

"... Comenzada la negociación con el Ministro de Relaciones Exteriores, decidió Mr. Wyse por firmar unas bases que el Presidente debía someter al Congreso y en que se hacía un reconocimiento (por parte de la Compañía) de 8 millones de francos, calculando 4 más para la compra por el gobierno de los terrenos de particulares que debieron apropiarse para en emplazamiento del proyectado lago interior, aparte de otras cláusulas.

Pero, apenas comunicadas dichas bases al Senado, se pudo ver que éste no se contentaba con ellas y presentaba mayores exigencias, al mismo tiempo que la prensa comenzó a dedicar

larguísimas columnas al asunto, en artículos de fondo y en reportajes o relaciones de entrevistas con abogados y connotados hombres públicos..." (véase: Documento Número 9 de la Sección Documental).

El resultado de este primer contacto de negociaciones nos es conocido mediante palabras del representante de la legación de España en Bogotá, quien concluye:

"... El Senado, nombró una Comisión de cinco miembros y resultaron tres dictámenes. En uno, se aconsejaba que nada se hiciera y se esperase el plazo de caducidad en 1892; quien pedía menos, entre otras dádivas, que el Ferrocarril de Panamá, que de hecho pertenece a la Compañía del Canal; la mayoría exigía 30 millones de francos en dinero y 15 millones en acciones libres. (Texto tomado del Documento Número 9 de la Sección Documental).

#### 19.1.1.- EFECTOS DE LA NEGOCIACION DE LA PRORROGA EN EL ISTMO DE PANAMA.

Una vez conocidos en el Istmo de Panamá los dictámenes (que inmediata y sucintamente hemos citado por boca del Representante de España en Bogotá) sobre las condiciones en que podría realizarse la concesión de la prórroga en este Departamento (unidad territorial-política adscrita a Colombia) que sólo vivía del tránsito interoceánico, padeciendo por tanto una terrible crisis económica por la suspensión de los trabajos en el Canal, "se produjo en aquella grande excitación, en que no faltó algún recuerdo de cierta latente idea de separatismo; menudearon telegramas insistiendo en la necesidad de no dificultar por excesivas exigencias la reanudación de las obras". (46).

Así, pues, los representantes de los intereses panameños



decidieron nombrar una Comisión que fuese a Bogotá y que estaba integrada por el Obispo de aquella Diócesis, el Ingeniero Sosa y otras respetables personas.

Los resultados obtenidos por esta Comisión panameña son puestos de manifiesto en la Nota Número 63, fechada el 20 de diciembre de 1890 y que el representante español en Bogotá envía al Ministro de Estado español comunicándole que:

"Después de llegada esta Comisión panameña, puso Mr. Wyse en riesgo el éxito por un acto de intemperancia y descortesía con el señor Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, hasta el punto que éste propusiera al Presidente que, como asunto de dignidad nacional se presciendiera de Mr. Wyse y se recabara del Congreso una Ley de autorización al gobierno para tratar directamente con el Liquidador.

No poco trabajo costó a la Comisión de Panamá llegar en estas cuestiones de forma y fondo a soluciones conciliatorias, pero el ascendente del joven y simpático obispo de Panamá fue grande, y por fin se llegó a un resultado que en ningún modo habría obtenido el negociador Mr. Wyse...". (Cita reproducida del Documento Número 20 de la Sección Documental).

Procurando concluir es menester expresar que la Comisión Panameña que se trasladó a Bogotá para intervenir en las negociaciones de la prórroga tiene entre sus resultados el hecho de haber propiciado el arreglo o conclusiones finales de las negociaciones de la concesión de la prórroga que se cristalizaron a nivel legislativo mediante la presentación por parte del Senador del Departamento de Panamá, Sr. S. Mac-Kay (47) de un Proyecto de Ley (46) que el Congreso de Colombia aprobó mediante la expedición de la ley 107 de 10 de diciembre de 1890, cuyo texto y contenido es el conocido Contrato Roldán-Wyse, documento que el representante Diplomático de España en Bogotá hizo llegar oportunamente al Ministro de Estado español mediante la Nota Número 63, fechada en Bogotá el 20 de diciembre de

1890 que nos permite conocer sus opiniones sobre el final de las negociaciones de la prórroga a la vez que emitía sus impresiones sobre temas relacionados con la prórroga pero que, a su juicio, el desenvolvimiento y desarrollo de los mismos pertenecían a otras instancias y se situaban en el futuro. Estas que reproducimos eran las palabras del representante de España en Bogotá:

"...Adjunto tengo la honra de remitir a V.E. el Contrato que sin modificación alguna ha sido aprobado por las Cámaras (Anexo Núm. 1) y que no sólo es mucho más ventajoso que la Ley expedida antes de la llegada de la Comisión de Panamá (Anexo Núm. 2), sino todavía más favorable que las primeras Bases que suscribió con el Gobierno Mr. Wyse a su llegada...

Falta ahora la segunda parte del importante problema y es que el Liquidador logre allegar capitales y constituir una nueva Compañía para proseguir los trabajos del Canal que tanto interesa al comercio universal.

Aquí, aún en las regiones oficiales hay algún recelo a este respecto, pero también debe abrigarse desconfianza absoluta, una vez que el nuevo proyecto con esclusas presenta facilidades técnicas y grande economía sobre el canal a nivel, sin contar con el inmenso material acumulado en el Istmo, con la importancia indudable de las obras ya realizadas y con la reforma de la administración.

De todos modos, ya el asunto queda confiado a los esfuerzos que se hagan en Europa, pues en cuanto a Colombia se ha conseguido la prórroga en condiciones bastante moderadas y distantes de las pretensiones que hasta la llegada de la Comisión de Panamá habían prevalecido...". (véase: Documento Número 10 de la Sección Documental de este trabajo).

Para contrastar las opiniones vertidas por el Representante Diplomático de España en Bogotá, no nos resistimos a ofrecer otro testimonio que, igualmente coincide con el resultado favorable de las negociaciones de la prórroga y que son las palabras pronunciadas por el Dr. Luis Carlos Rico, que para las fechas de 1903, era el Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia. Estas eran sus impresiones:

"...El Sr. Wyse vino a esta ciudad y propuso el arreglo. Con

fecha de 14 de noviembre de 1890, se expidió un Ley por la cual se autorizaba al Gobierno para conceder la prórroga pero sobre Bases que el Sr. Wyse declaró inaceptables, por demasiado onerosas...

El inteligente Estadista Dr. Carlos Holguín, quien comprendiendo bien que Colombia no debía renunciar a la construcción del Canal, porque no se otorgaban todas la ventajas que el Congreso pedía para conceder la prórroga, le indicó al Sr, Wyse que formulara un contrato con las condiciones que el Liquidador pudiera aceptar. y el Sr, Wyse lo formuló. El Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Carlos Antonio Roldán, adelantó las negociaciones con él y el 10 de diciembre de 1890 se suscribió el contrato. El Congreso lo aprobó por Ley de 23 del mismo mes.

Si el Presidente Hogín no hubiera tenido el tino necesario del desprendimiento, Colombia hubiera perdido desde entonces la esperanza de que la Compañía Francesa construyera el Canal; y con esa esperanza 17 millones de francos que le ha dado por la prórroga que se le ha concedido, más un millón de pesos en acciones privilegiadas que tiene hoy la República en la empresa..." (48).

#### 19.1.2.- EL ARTICULO UNICO Y EL ARTICULO PRIMERO DEL CONTRATO ROLDAN-WYSE.

Procuramos ahora concluir con este apartado del trabajo que hace referencia al desarrollo de las negociaciones de la primera prórroga concedida por el Gobierno de Colombia a la Compañía Francesa del Canal Interoceánico ("Vieja Compañía") para que terminara los trabajos de construcción del Canal.

Como ha sido ya puesto de manifiesto, dichas negociaciones concluyeron el la fecha de 10 de diciembre de 1890, mediante la expedición , por el Congreso de Colombia, de la ley 107 que fue sancionada y publicada con fecha de 26 de diciembre de 1890, siendo Presidente de Colombia el Dr. Carlos Holguín.

La Ley 107 de 10 de diciembre de 1890 o el Contrato Roldán-Wyse, como es mayor y mejor conocida, como ocurre con todos los documentos históricos, contiene puntos o temas que merecen un detenido estudio; pero por las consabidas limitaciones, propias del presente trabajo, vamos a limitarnos a reproducir dos artículos del mencionado Contrato que, a nuestro humilde parecer, contienen las líneas generales del tema o situación.

Siendo ello así, reproducimos lo que el Congreso de Colombia decidió establecer en dicho Contrato.

"El Congreso de Colombia"

"DECRETA"

"Artículo Unico. Apruébase en todas sus partes el Contrato que reforma el del 23 de marzo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio Colombiano celebrado entre su señoría el Ministro de Relaciones Exteriores y el Sr. Luciano N. B. Wyse, como apoderado especial del liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que a la letra dice:

" Antonio Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Excelentísimo Señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará "el Gobierno" y Luciano N. B. Wyse, Comandante de la Marina, Ingeniero, Concesionario primitivo del Canal Interoceánico y apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta en el poder otorgado en París con fecha diez y seis de mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "el Concesionario" , han convenido en reformar el contrato del 23 del marzo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por Ley 28 del mismo año, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

Art. 1º. El Gobierno concede al liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, una prórroga de diez (10) años, dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el canal, bajo las siguientes condiciones:

1ª. El Concesionario se compromete a traspasar el todo del activo social de la Compañía en liquidación a la nueva Compañía que se encargue de concluir la obra del Canal Interoceánico.

2ª La nueva Compañía se organizará definitivamente con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, a mas tardar el día 28 de febrero de 1893.

3ª El concesionario o quien sus derechos represente suministrará al Gobierno Nacional de Panamá, la suma de diez mil pesos (X10.000) mensuales en moneda colombiana de 0,835, para el sostenimiento de doscientos cincuenta (259) hombres que el Gobierno se compromete a destinar de la guarnición militar del Departamento de Panamá, a la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, a la protección del tránsito interoceánico.

En el caso de que la Compañía necesite mayor número de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento de Panamá; pero será también de cargo de la Compañía el gasto que ocasiones este mayor número de hombres, en proporción a la base establecida.

La Compañía se obliga a suministrar locales adecuados para el alojamiento de las tropas en aquellos puntos de la línea donde el gobierno no los tenga en sus propiedad.

Queda en estos términos modificada la parte final del artículo 8º del Contrato primitivo de privilegio.

4ª La navegación en los lagos que hagan parte del Canal se permitirá a las embarcaciones menores, de acuerdo con los reglamentos que para este efecto expida la Compañía. Esta no será responsable por los riesgos inherentes a esta navegación.

La policía interna de los lagos será reglementada oportunamente por el Gobierno teniendo en cuenta los intereses generales de la Empresa.

5ª La Compañía se obliga a establecer el tránsito por medio de puentes o barcas, como a su juicio sea más practicable, en la Boca del Río Grande; y si por consecuencia del tráfico de buques se dificultase más tarde el paso por este punto, la Compañía lo reestablecerá entre Emperador y Arraijan, a satisfacción del gobierno...". (Confróntese Documento 11 de la Sección Documental de este trabajo).

En consecuencia con lo anterior, en la fecha de 15 de enero de

1891, mediante la Nota Número 5, expedida en Bogotá, el Representante Diplomático de España comunica al Ministro de Estado español el texto siguiente:

"... Creo oportuno remitir a V. E. la Ley que aprueba la prórroga sobre la construcción del Canal y es la Ley Nº 107 de las publicadas en el adjunto número del "Diario Oficial".

Este ejemplar del periódico oficial contiene también la Ley 112 por la cual se aprueba otro Convenio celebrado con el representante de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de hecho propiedad de la Compañía del Canal y que tiene por objeto las franquicias o ventajas en el transporte de productos colombianos...".

La Comisión presidida por el Obispo que vino a esta Capital para obtener del Congreso condiciones moderadas para la prórroga ..., fue recibido a su regreso a Panamá con entusiastas ovaciones.... El desenlace de esta cuestión es ahora problema de los mercados europeos y de las negociaciones financieras en París...". (Véase: Documento Número 12 de la Sección Documental de este trabajo).

Con ánimo de concluir este punto y, como se sabe, pasado poco tiempo de celebrado el Contrato Roldán-Wyse, se produce en París el famoso "escándalo de Panamá" y quizás con ello dando razón a las últimas palabras expresadas, en la Nota inmediatamente citada, del Representante Diplomático de España en Bogotá.

## 19.2. LA SEGUNDA PRORROGA CONCEDIDA A LOS FRANCESES O

## EL CONTRATO SUAREZ-MANGE. (49)

Los antecedentes directos e inmediatos de las negociaciones de esta segunda prórroga, celebradas entre el gobierno de Colombia y la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, quizás puedan radicarse o encontrarse en el conocido Contrato Roldan-Wyse (documento ya estudiado en el punto anterior) que, en la condición segunda de su artículo 1º establecía expresamente que: "La Nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente a más tardar el día 28 de febrero de 1893". (50)

Pero, al demostrarse que esto era imposible, el órgano legislativo de la República de Colombia, mediante la Ley 91 del 6 de diciembre de 1892, autorizó al Ejecutivo a extender el plazo límite para la constitución de la Nueva Compañía del Canal de Panamá.

Para ayudarnos a encontrar las razones-fundamentos de la adopción de tal decisión por el Gobierno de Colombia, vamos a servirnos de una correspondencia diplomática, cuál es, la Nota Nº 5, fechada en Bogotá el 15 de enero de 1892 que el Ministro Residente de S. M. española envía al Ministro del Estado Español, comunicándole lo siguiente:

"En diciembre quedó sancionada la Ley que autoriza al gobierno para modificar y prorrogar mediante las condiciones que estime equitativas y convenientes el plazo concedido para organizar la Nueva Compañía del Canal de Panamá, por el Contrato Wyse de 1890, el cual expiraba en febrero próximo...

Se ha concedido la prórroga porque Colombia no puede menos de procurar favorecer lo que tienda a facilitar o hacer posible la construcción, pero a la verdad se ha tenido y se

tiene todavía poca fe en que pueda organizarse, por el pronto de menos, una Compañía sería. Por eso, el artículo 3º de la citada Ley autoriza ampliamente también al gobierno para celebrar un nuevo contrato, que no necesitará de una caducidad y de que pueda organizarse una nueva Compañía, si la de París fracasa... (Véase: Documento Número 13 de la Sección Documental).

#### 19.2.1.- INICIO Y DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES.

El inmediato expuesto documento o correspondencia diplomática (Nota Número 5, enviada desde Bogotá en la fecha de 15 de enero de 1892), nos permite saber que:

"La prórroga al gestionó el Encargado de Negocios de Francia, Mr. Mancini, pero el Ministro de Relaciones Exteriores me dijo que no se ocuparían de la negociación del nuevo contrato, hasta la llegada de Mr. Mange, que está ahora en el Istmo, enviado por el Liquidador M. Monchicourt...". (Véase: Documento Número 13 de la Sección Documental).

Antes de adentrarnos en el desarrollo en sí de las negociaciones de esta segunda prórroga y, puesto que lo tenemos a nuestra disposición y, a su vez, por estimarlo interesante, vamos a reproducir el texto íntegro del Poder conferido por el Señor Achille Monchicourt, Liquidador de la Compañía, al Sr. François Mange.

#### "PODER"

"Por ante los infrascritos Maurice Champetier de Ribes y su colega, Notarios de París, compareció el Señor Achille Monchicourt, Liquidador, vecino de París, que vive en el número dos de la calle Pigalle, obrando en nombre y como único Liquidador, con los más amplios poderes de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, cuyo domicilio está en París, en la calle Caumartin, número 46, y últimamente cambiado por el número 63 bis, de la calle de la Victoria, funciones a cuyo desempeño ha sido llamado por decisión del Tribunal Civil del Sena, de fecha de 28 de



marzo de mil ochocientos noventa, según lo ha declarado, quien por el presente impedimento ha constituido por mandatario suyo al Señor François Mange, Director del Departamento de Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, a quien con tal carácter, da poder para que solicite del Poder Ejecutivo de la República de Colombia (antes Estados Unidos de Colombia), la prórroga del plazo otorgado para la Constitución de una Sociedad que lleva a remate el Canal de Panamá, y para la continuación de los trabajos de excavación al tenor de la Ley 107 de 10 de diciembre de 1890.

Para que haga cuantas gestiones fueren necesarias ante el Gobierno de la República de Colombia, firme y eleve peticiones y recursos, para que ajuste, otorgue y firme cualquier contrato complementario que el mismo Señor Mange juzgue necesario y bueno.

Para que trate con el Gobierno de Colombia todas las cuestiones y asuntos en que el Gobierno mismo y la Compañía del Canal de Panamá se encuentren respectivamente interesados y para que esté en toda clase de convenios y arreglos, admita y firme toda clase de convenciones.

Todo con la reserva de los contratos complementarios, acuerdos, arreglos y convenios celebrados por el Señor Mange no habrán de resultar contra de la dicha Liquidación de la Sociedad actual, salvo la aprobación especial, ninguna responsabilidad que hubiera sido exogable con anterioridad a la constitución de la nueva sociedad para la conclusión que hubiera sido exigible con anterioridad a la constitución de la nueva sociedad para la conclusión del Canal Interoceánico.

Así mismo lo faculta para que de conformidad con lo que se deja establecido, haga cuanto el Señor Mange considere útil para las negociaciones, prórrogas y convenios.

El anterior poder ha sido extendido sobre la póliza que al efecto fue presentada y que ha sido devuelta, en París, en la Oficina del Canal Interoceánico de Panamá, en la calle de la Victoria, número 61 bis, a veinticuatro de enero de mil ochocientos noventa y tres.

Leído que le fue al otorgante, lo firma con los Notarios."  
(Véase: Documento Número 14 de la Sección Documental).

El anterior documento reproducido pone de manifiesto la certeza de las manifestaciones expresadas por el Representante de España en Bogotá, en el sentido de que el gobierno colombiano había decidido negociar la segunda prórroga con el Señor François Mange. Y, procurando seguir una secuencia lógica de los acontecimientos sobre la base de la correspondencia diplomática española, es de notar que en la

fecha de 22 de febrero de 1893 y en el Documento Número 16, el Ministro Residente de España en Bogotá, pone en conocimiento al Ministro de Estado español que:

"... a principios del corriente (febrero) llegó a a esta capital como representante Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, M. François Mange..., que hace cinco años se halla al frente de los asuntos dela Compañía en le Istmo. M. Mange tuvo la atención de visitarme y he cambiado con él algunas ideas a propósito de la misión que aquí le trae.

El día 28 próximo expira el plazo que para reorganizar la Compañía y recomenzar seriamente los trabajos que se fijó en el Contrato Wyse de 1890..., y su primer paso ha sido pedir un aplazamiento suficiente para dar tiempo a negociar una nueva prórroga, el cual ya ha sido concedido por el gobierno, fijándolo hasta el 31 de mayo.

Fuera de este detalle, nada se ha tratado hasta hoy en concreto entre el interesado y el gobierno...". (Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Efectivamente y acorde con las inmediatas citadas oponiones del Representante Diplomático de España en Bogotá, la primera gestión que realizó el señor François Mange, como representante del Liquidador de la Compañía, ante el gobierno colombiano fue solicitar un aplazamiento para desarrollar o negociar la prórroga y, este era el tenor textual de su solicitud:

"A su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.- Bogotá.

"El breve espacio de tiempo que nos separa del 28 de febrero, fecha en que ha de caducar el Contrato de 10 de diciembre de 1890, hace que sae un tanto difícil establecer las bases de un nuevo acuerdo que tengo el honor de pedir al Gobierno en nombre del Liquidador de la Compañía del Canal Interoceánico.

Por tales motivos, cuyo valor se servirá Vuestra Excelencia ponderar, solicito se otrogue un aplazamiento de duración igual al de las negociaciones necesarias tendentes a la celebración de un último contrato de prórroga.

Sírveme de esta oportunidad para hacer a Vuestra Excelencia nuevas protestas de mi elevada consideración y repetirme de

Vuestra Excelencia respetuoso servidor.

Bogotá, 17 de febrero de 1893.

François Mange.

Delegado del Señor Monchicourt.

(Véase: Documento Número 14 de la Sección Documental).

A la anterior solicitud del Señor François Mange, el gobierno colombiano contestó, en debida forma, por medio de su Ministro de Relaciones Exteriores expresando:

"República de Colombia.  
Poder Ejecutivo Nacional.  
Bogotá.- 18 de febrero de 1893.";

Visto el Memorial dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores por el Señor François Mange, Delegado del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, Memorial en que se solicita un plazo provisional dentro del cual puedan tratarse, con la detención que el asunto requiere, las bases de una nueva prórroga para organizar otra Compañía y continuar el Canal; y

#### "CONSIDERANDO"

"Que la ley 92 de 1892 autoriza ampliamente al Gobierno de la República para prorrogar, mediante las condiciones que estime equitativas y convenientes, el plazo concedido por el Contrato de 1890;

Que la Ley no fija la duración de la nueva prórroga, pudiendo el Gobierno conceder el tiempo que juzgue útil de acuerdo con las circunstancias;

Que aún cuando el Señor Mange llegó a esta ciudad hace algunos días, no ha sido posible comenzar a tratar sobre las propuestas que él ha de presentar al Gobierno en solicitud de la nueva prórroga;

#### "SE RESUELVE"

"Conceder al Señor Francisco Mange, Delegado del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, un plazo de un mes, que comenzará a contarse el 28 del mes corriente, dentro del cual puedan concluirse las gestiones a que hayan de dar lugar las propuestas sobre la prórroga de que trata la Ley 91 de 1892.

Este plazo provisional se considerará incluído en la

prórroga principal, caso de que ésta se conceda; de modo que el mes de marzo próximo será computado en el tiempo que pueda concederse al Liquidador de la Compañía del Canal y continuar los trabajos de la obra.

Comuníquese.

M.A.CARO.- El Ministro de Relaciones Exteriores, Marco F. Suárez.

"Lo que tengo el honor de comunicar a usted, suscribiéndome con consideración distinguida.  
De Usted, obsecuente servidor,

Marco F. Suárez.

(Véase: Documento Número 14 de la Sección Documental).

Fuera del término o mejor dicho de la terminación del plazo para la reorganización de una Nueva Compañía y la reanudación de los trabajos en el Canal de Panamá que se le había concedido a los franceses en el ya mencionado Contrato Roldán-Wyse de 1890, había otros elementos o circunstancias subyacentes que hacían previsible que las negociaciones de esta segunda prórroga serían difíciles, tal como lo reflejan las impresiones que el Ministro Residente de España en Bogotá recoge en la Nota Número 16, fechada en Bogotá el 22 de febrero de 1893 y que envía el Ministro de Estado español comunicándole:

"... El gobierno, a juzgar por lo que veo y observo, está lejos de haberse gormado un criterio fijo sobre las resoluciones que haya de tomar no sólo sobre los términos "equitativos y convenientes", según reza la ley de autorización en que podría conceder la prórroga, sino quizá sobre la oportunidad, a su entender, de la prórroga misma.

La opinión del Dr. Nuñez influye y se hace sentir mucho en este asunto, contribuyendo no poco a dificultarlo. Adjunto tengo el honor de remitir a V.E. un recorte de periódico que transcribe un suelto editorial "PRECISAMOS" publicado por el Dr. Nuñez en "EL PORVENIR" de Cartagena, relacionado con esta cuestión y el regreso del Ministro Americano Mr. Abbot.

En él, el Dr. Nuñez parece haber hecho una impresión indeleble la indiferencia con que las principales Naciones de Europa acogieron las gestiones que, desde 1881 y siendo

por primera vez Presidente, inició para obtener una garantía colectiva en la neutralidad del Canal en proyecto y de la soberanía de Colombia en el Istmo.

Lo repite hoy y le he oído en varias ocasiones que Colombia no debía esperar ningún apoyo ni interés por parte de Europa y que, sin ocultársele ciertos peligros del lado de los Estados Unidos, no les quedaba otra manera de evitarlos que cultivar abiertamente su amistad.

Estos sentimientos se han quizá fortalecido al observar la actitud cada vez más por la gran República en esta materia, como pudo verse en la correspondencia cambiada con Inglaterra a propósito del Tratado Clayton-Bulwer, y no contribuirán menos los servicios que a su causa política pudo prestar el desembarco de marinos norteamericanos en el Istmo durante la Guerra Civil de 1885...".

(Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Si como hemos acabado de reproducir, el Ministro Residente de España en la ciudad de Bogotá nos permite conocer los antecedentes internacionales (relacionados con el apoyo o no de las Naciones Europeas al futuro régimen de neutralidad del canal) y, por otra parte, nos manifiesta la situación político-social existente en el istmo de Panamá (la conocida Guerra Civil denominada "Guerra de los Mil Días"), tampoco se le escapa comunicar a su Ministro de Estado un aspecto esencial que iba a gravitar sobre toda la negociación.

Nos referimos al problema de la compra del ferrocarril de Panamá. Y, en relación a ello, éstas eran las palabras expresadas por el Representante Diplomático de España en Bogotá y que se recogen en la Nota que venimos comentando (Nota Número 16, fechada en Bogotá el 22 de febrero de 1893):

"... Por otra parte, la Compañía del Canal no hizo mucho para granjearse la simpatía de los gobiernos que aquí se han sucedido, y por encima de todo prevalece el resentimiento por la compra de las acciones del Ferrocarril de Panamá.

A Colombia pertenecía la mitad de la indemnización que el Ferrocarril recibiera por permitir la construcción del Canal dentro de determinada zona..., por parte de Francia se habrá alegado con conocimiento que no hubo semejante

indemnización, ni siquiera tratos con la Compañía del Ferrocarril, por cuanto la del Canal se limitó a comprar individualmente sus derechos a la mayor parte de los accionistas y luego, como representante de la mayoría accedió gratuitamente a la construcción; pero tampoco la generalidad de la opinión de los colombianos y de sus gobiernos se han convencido que de ese hecho no hubiese transacción e indemnización, aún cuando se escogiera una fórmula estudiada. Burla cínica la llama hoy otra vez el Dr. Nuñez...

... un periódico de Panamá ha hecho público que en agosto de 1892 el Liquidador vendió a la Compañía del Ferrocarril 28 locomotoras, 151 carros por \$ 400.000 (oro). El Liquidador niega la venta y el Encargado de Negocios de Francia, M. Macini me ha dicho que hay en esto ofuscación, porque ese material rodante ha sido siempre considerado propiedad del Ferrocarril; pero lo cierto es que este Ministro de Relaciones Exteriores comunicó al representante del Liquidador en el Istmo que: "Colombia no entrará en arreglos de una nueva prórroga si antes no quedan a salvo los derechos en aquel traspaso clandestino". Es este un desacuerdo que contribuye en todo caso a disminuir las buenas disposiciones de este gobierno...,

..., pero hay otro asunto internacional más complicado. La "Pacific Mail" norteamericana hacía navegar sus vapores entre San Francisco y Panamá, por un lado, y entre Nueva York y Colón mediante un contrato con el Ferrocarril que, por el pago de 60.000 dólares mensuales transportaba el el Istmo todos sus cargamentos, lo cual le daba la exclusiva como se vió prácticamente en el fracaso que experimentó el Marqués de Campo, cuando quiso establecer una línea española en el Pacífico.

La Compañía del Ferrocarril o el Liquidador que ella tiene no ha querido renovar este contrato y esto ha dado lugar a acciones judiciales en los Estados Unidos e invocaciones de la Doctrina Monroe y del Tratado de 1846 con Colombia.

Todo esto no sería muy pertinente ni sería fructífero para un país débil, pero el Gobierno de Washington no se detiene en escrúpulos para defender sus intereses y los de sus ciudadanos y más como en este caso, coinciden con la constante actitud política que ha adoptado.

V.E. podrá ver lo que con esto dice el artículo PRECISAMOS del DR. Nuñez.

Los Estados Unidos no parecen hasta ahora dejarse convencer por la "American Navigation Co." que se ha formado en San Francisco para sustituir y combatir a la "Pacific Mail", sin duda por sospechar que se trata de capitales y buques de hecho extranjeros y es evidente que Mr. Abbot ha hecho observaciones a este gobierno relacionándolas con el Tratado de 1846.

Mr. Abbot sobre estos asuntos me acaba de manifestar lo siguiente: Hay error de expresión en el Dr. Nuñez al decir que él haya traído proposiciones referentes a la Empresa del

Canal y en esto debe haber alguna confusión con el asunto de la "Pacific Mail".

El gobierno de los Estados Unidos tiene poca fe en que Francia acometa y renueve los trabajos con éxito, pero de ningún modo se opone a la construcción si Colombia quiere conceder la nueva prórroga; tampoco pretende ni pretenderá privilegios o ventajas; pero sostiene el Tratado de 1846 con todas sus fuerzas y quiere ser exclusivo en garantizar la neutralidad del Canal, si se hace y la soberanía de Colombia en el Istmo, lo que únicamente tendrá consecuencias para el paso de buques beligerantes.

No hace objeción fundamental a la construcción o a que se trate de ello, pero no sería extraño que sus gestiones se encaminasen a que, al conceder la prórroga este gobierno dejase en salvo los intereses de la "Pacific Mail" u otros intereses nortamericanos.

Por eso, sin duda me decía el Ministro de Relaciones Exteriores que el logro de una nueva concesión sería hasta un argumento para con el gobierno norteamericano...". (Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Por todo lo expuesto, el Ministro Residente de España en Bogotá, llegaba a la siguiente conclusión, comunicada oportunamente al Ministro de Estado español, con sede en Madrid:

"... Estos antecedentes no predisponen favorablemente y entrabaron un poco la negociación de 1890 para la primera prórroga. Después de sacar a relucir cantidad de millones se convino al fin por el Contrato Wyse que Colombia recibiría al reorganizarse la Compañía cinco millones de francos en acciones beneficiadas o liberadas, más 10 millones en dinero, pagaderos en cinco plazos anuales, descontando dos millones y medio con sus intereses que debía Colombia por préstamos recibidos.

Hoy que por la caducidad entraría Colombia a poseer la obra del Canal, se despierta el deseo de obtener nuevas concesiones de valores. En vano alegará Mr. Mange..., las mil consideraciones que en contrario se pueden hacer, si bien me dijo en reserva que a lo sumo podría hasta rebajar parte de la deuda de Colombia; la intención aquí y salvo lo que pueda modificarse es negarse a una concesión gratuita de una nueva prórroga...

Esta es la situación en que se halla hoy el asunto... A pesar de estas varias dificultades, no considero improbable que se llegue a un resultado. El mismo Mr. Mange me indicó, aunque con mucha parsimonia, que podrá hacer alguna concesión que naturalmente no haya de gravar a la Liquidación sino a la nueva Compañía que se forme...

El se defiende y se defenderá, pero es más bien de creerse que no habiendo otro camino se le autorice a ceder o sacrificar algo.

Por parte de Colombia, debe este gobierno persuadirse de que fracasada la Compañía Francesa, esos 500 millones que se supone valen lo existente en el istmo son en su mayor parte nominales..., y también de que la Empresa del Canal no resucitará en ninguna mano porque si el gobierno de Washington hubiere de apoyar francamente algún canal, preferiría el de Nicaragua porque la constitución de cualquier otra Compañía tropezaría otra vez con el permiso que se le daría o se le obligaría a pagar muy caro a la Empresa del Ferrocarril y porque una vez dañado el enorme material acumulado y en vista de toda suerte de complicaciones no habría fe ni esfuerzo posible que reviviera su cadáver.

También para Colombia hay un grave problema político interior y es el disgusto de la población panameña, muy dispuesta a quejas de pretensión y aún a ciertas tendencias separatistas. Ya en 1890 el drama del Istmo facilitó, si no decidió, el propósito de Mr. Wyse. El gobierno actual así lo comprende como lo demuestra un telegrama de Panamá que hoy mismo publica esta prensa, según el cual "la opinión le está sumamente agradecida por la atención de solicitar su concepto sobre la prórroga " y agrega "que habrá plebiscito para conocerla".

Quien sabe, me pregunto a veces, si en lo que opina y escribe el Dr. Nuñez, no sólo habrá sinceridad, sino también táctica estudiada para obtener mayores ventajas.

He escrito este largo Informe creyendo que el asunto podrá ofrecer bastante interés a V.E. y al Gobierno de S.M.. En lo que me sea dable, como he declarado a Mr. Mange, no dejaré de dar una opinión favorable a lo que propenda a una solución conciliatoria.

El Gobierno francés apoya con mucho interés la prórroga y declara que concedrá su simpatía a la compañía respetable que se forme después de depurada por la Justicia la conducta de los que intervinieron hasta ahora en la Empresa...". (Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Como acabamos de exponer en la inmediata citada correspondencia diplomática española, el Ministro Residente de España en Bogotá recoge, en términos generales, las posiciones o condiciones (de los negociadores respectivos: gobierno colombiano y el representante del Liquidador de la Compañía Francesa) en las cuales se iban a desarrollar las negociaciones de la prórroga, pero con ánimo de llevar más claridad en este punto hemos creído conveniente acudir a un Suelto



del periódico colombiano "EL HERALDO" que traduce un artículo aparecido en "LE FIGARO" de París bajo el título de "LA SALVACION DE PANAMA" y cuyo contenido recoge, con mayor precisión las condiciones subsistentes en la negociación de la prórroga.

Dice el mencionado artículo:

"EL HERALDO"

"LA SALVACION DE PANAMA".

(Traducido de Le Figaro de París)

"El Herald de Nueva York publica una serie de condiciones con las cuales Colombia está dispuesta a conceder una prórroga. Estas condiciones que nos vienen de Nueva York y cuyo origen es por consiguiente un poco sospechoso, son las siguientes:

- 1º Que el crédito de Colombia de 6.500.000 de francos, ascienda a ocho millones, pagaderos en cuatro plazos, terminando el primero en 1º de mayo próximo.
- 2º Que se haga un inventario de todo lo que es propiedad de la Compañía y que ésta se obligue no disponer del material sin el consentimiento del Gobierno colombiano.
- 3º Que todas las diferencias y conflictos caigan bajo la jurisdicción del Tribunal Supremo de Colombia.

Entendemos que estas condiciones no han sido notificadas en París a personas que tengan títulos para aceptarlas o rechazarlas.

Será pues prudente esperar a que la noticia dada por El Herald sea confirmada. Los americanos hacen su juego lanzando a Francia globos de ensayo.

Para desalentarnos en la continuación de la obra del Canal de Panamá, nos amenazan con una competencia imaginaria y casi risible del Canal de Nicaragua; y quieren además probarnos que hoy podrían ellos encontrar ventajas para sobrepujar ante el Gobierno colombiano, si nos mostramos más o menos afectados por la enunciación de estas condiciones hipotéticas.

Los americanos del Norte le tienen un gran deseo al canal de Panamá; además que él servirá a maravilla en provecho de ellos para el desarrollo del comercio universal y permitirá a los Estados Unidos poner su pie en Colombia por un siglo. Y quien sabe? (Et qui sait?).

Y en esto está precisamente la utilidad para Colombia de una Compañía europea. Ella prefiere una Compañía extranjera, de paso, que ganará el dinero de todo el mundo, que le dejaría algo de éste y que no hará en su territorio política. Y Colombia tiene razón.

También nos sorprendería que los negociadores colombianos, si acaso no están dominados por necesidades de dinero, se mostraran muy firmes sobre las exigencias indicadas en el despacho del Herald.

Colombia no tiene ningún interés en entrabar la reconstitución de una sociedad de conclusión por pagos previos en dinero sonante.

En 1890, ella concedió una prórroga de tres años por el precio de cinco millones. Esto era ya demasiado. Será excesivo pedir ocho millones por una prórroga de un año.

El inventario de las propiedades de la Compañía no debe ofuscar a nadie.

El será una preciosa garantía de la verdad del activo para los suscriptores pasados y futuros. Pero hay una serpiente oculta bajo esta condición anodina. Es la cuestión material que ha sido objeto de mala interpretación y de recriminaciones sin número en la época de la concesión. Colombia quería apropiarse del material en caso de caducidad del contrato. Argüía para esto que la palabra española "materiales" significaba tanto "materiel" como "materiaux". Se resistió y se le concedieron la materiaux per no el material.

Esta antigua controversia ensaya revivir el Tío Samuel, de Nueva York, en las condiciones enunciadas.

En fin, es necesario decir una palabra de la tercera cláusula, relativa a las diferencias sometidas a los tribunales colombianos.

Esta obligación un poco insólita no puede ser seriamente discutida por Colombia, que no puede abolir el Estatuto personal de los empresarios extranjeros ni de la Compañía misma.

Estamos dispuestos a rendir homenaje a los juristas colombianos, aunque sutiles y formalistas (proceduriers) en extremo; ellos no dejan de tener por eso una idea bastante elevada de la Justicia.

Pero además que es inverosímil hacer juzgar por la Ley colombiana contratos celebrados en Francia bajo inspección de la Ley Francesa, jamás una Compañía cualquiera se pondrá en manos de su acreedor, que vendrá a ser juez y parte.

En resumen, las condiciones enviadas de Nueva York son sospechosas; pero si ellas emanan realmente de Bogotá, ellas deben ser objeto de muy grandes reservas" (véase: Documento Número 16 de la Sección Documental).

Hemos decidido reproducir el anterior artículo (La Salvación de Panamá) publicado en el periódico colombiano "EL HERALDO", toda vez que el gobierno colombiano presentaba como cláusulas sine-qua-non para conceder la prórroga las condiciones (dos) que ya habían sido enunciadas en el artículo periodístico en cuestión y que se traducían en los siguientes: Uno, que se realizara un inventario de todo lo que era propiedad de la Compañía en el Istmo y que ésta se obligara a no disponer del material sin el consentimiento del gobierno colombiano; y dos, que todas las diferencias y conflictos fueron resueltos bajo jurisdicción del Tribunal Supremo de Colombia.

Para ratificar lo expuesto, sólo basta referirse a la Nota que, con fecha de 5 de abril de 1893, el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado español, exponiendo:

"Dificultades presentaron la formación del inventario y el sometimiento a toda controversia a la decisión judicial de la República; pero ambas cláusulas fueron presentadas como condición sine-qua-non..." (Véase: Documento 17 de la Sección Documental).

Conocidas las condiciones mediante las cuales el gobierno colombiano accedería a conceder la prórroga, el señor Francois Mange, negociador, por parte de la Compañía y actuando de acuerdo con el Poder que le confirió el Liquidador de la misma, señor Achille Monchicourt, decide elevarse ante consulta de éste último y prueba de ello es su siguiente solicitud:

"A Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.  
Bogotá.

Con motivo de las dificultades en las comunicaciones cablegráficas y del poco tiempo que disponemos, tengo el honor de solicitar de la benevolencia de vuestro gobierno una prórroga de 15 días, contados desde el 1º al 15 del mes próximo, que me permita aguardar con toda seguridad las instrucciones del señor Liquidador sobre los puntos que aún nos dividen y que han retardado la firma del contrato.

Ruego a Vuestra Excelencia se digne aceptar con la protesta de mi mayor consideración, la expresión de los más altos sentimientos de respeto de su muy obsecuente servidor.

Francois Mange  
Apoderado del Señor Monchicourt.

El gobierno colombiano no hace esperar la respuesta a la solicitud del sr. Francois Mange y, en la misma fecha de ésta (28 de marzo de 1893), le contesta de la siguiente manera:

"REPUBLICA DE COLOMBIA. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Bogotá. 28 de marzo de 1893.

Señor D. Francisco Mange, apoderado del señor Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá.

Tengo el honor de contestar la atenta nota de Usted, fecha de hoy mismo, comunicándole que el Gobierno ha resuelto conceder al señor Liquidador de la Compañía del Canal una nueva prórroga parcial de los días que sean necesarios para que Usted reciba por telégrafo las instrucciones respectivas acerca de los dos puntos que hoy estorban la terminación definitiva del contrato.

Con sentimiento de distinguida consideración me repito del señor Comisionado, obsecuente servidor.

Marcos F. Suárez.

Las conclusiones o terminación de negocios de esta segunda prórroga nos son conocidas por medio de una correspondencia diplomática española, la Nota Número 5, fechada el 5 de abril de 1893 y que envía al Ministro de Estado español el Ministro Residente de España en Bogotá, expresándole:



## 19.2.2.- ALGUNOS CONTENIDOS DEL CONTRATO SUAREZ-MANGE.

El 4 de abril de 1893, se expidió en Bogotá el Contrato Ejecutivo denominado Suárez-Mange, mediante el cual, entre otros, se pactó o convino las siguientes cláusulas:

- Se estableció que: "Todos los derechos y obligaciones resultantes del Contrato de 23 de marzo de 1878 (Salgar-Wyse) y del Contrato de 10 de diciembre de 1890 (Roldán-Wyse), para la excavación de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobados por la Ley 107 de 1890, subsistirán en toda su fuerza, sin otras modificaciones que las estipulaciones del presente Contrato.
- Dicho nuevo Contrato tuvo por objeto:
  - a) Prorrogar hasta el día 31 de octubre de 1894 la constitución de una Nueva Compañía y la reanudación de los trabajos.
  - b) Como compensación a esta segunda prórroga, la Concesionaria se comprometió a pagar al gobierno colombiano la cantidad de dos millones de francos con los que, agregados a los diez millones anteriores le dieron a su favor un crédito de doce millones de francos-oro; aparte de los cinco millones en las diez mil acciones privilegiadas que anteriormente se le habían concedido.
  - c) Convinieron que, en caso de no dar cumplimiento la Concesionaria de su obligación de iniciar las obras, en posesión y en propiedad revertirían a Colombia sin necesidad de decisión judicial y sin indemnización

alguna las obras mismas del Canal y anexidades.

- d) Se dispuso la formación de un inventario general de los bienes de la Compañía en el Istmo de Panamá el cual debía ser terminado el 31 de agosto de 1893. (51).

### 19.2.3.- TRABAJADORES ESPAÑOLES EN LA REANUDACION DE LOS TRABAJOS DEL CANAL.

Situados ya en el mes de octubre de 1894, el Cónsul de España en Panamá, mediante Nota enviada al Ministro de Estado español nos permite saber, por una parte, que los trabajos en el canal se habían reanudado, en cumplimiento del Contrato Suárez-Mange, por otra, de la posibilidad que trabajadores españoles participasen en los mismos y, el texto expreso de su comunicación era el siguiente:

"Al Ministro de Estado.

"... Los trabajos en el Canal se han reanudado en el presente mes, según he podido observar y según el aviso oficial que la Nueva Compañía ha dado al Gobierno de Colombia. Decía, además, que suponían afluirían muchísimos españoles de la Península y de las posesiones de ultramar debido a la forma y al apogeo de que disfrutó la Antigua Compañía; en efecto mi suposición véala convertida en triste realidad, pues se acercan a mi despacho diariamente en demanda de hospital y de auxilios de todo género, compatriotas venidos a este país.

En virtud, pues, de la situación especial de este país, ora por ser un verdadero puente universal, ora por la reanudación de los trabajos en el proyecto del canal, creo mi deber informar a V.E., para honra de la Nación y para mejorar o aliviar en algo la situación de los españoles desvalidos, que sería muy conveniente y económico que el Gobierno al estilo del de Norteamérica, Inglés y Francés, contribuyese al sostenimiento del Hospital del Extranjero, establecimiento que ha prestado a los súbditos españoles inmensos beneficios.

La Circular N° 8 de 27 de junio de 1892, faculta en ciertos casos a socorrer a los súbditos, y esos casos en esta ciudad son muy frecuentes y lo serán cada día más; de manera, pues, que contribuyendo con una cuota fija mensual que no baje de doscientos cincuenta pesetas oro se obtiene el derecho de pedir hospitales gratis en casi todos los casos.

Considero que V.E. procurará informar al Gobierno en el sentido de que dicte a la mayor brevedad posible, alguna disposición tendente a ver por la suerte de los compatriotas". (Véase: Documento Número 18 de la Sección Documental).

El conocimiento de la situación de los trabajadores españoles en el Istmo de Panamá y la solicitud de ayuda realizada por el Cónsul de España en Panamá es trasladada al conocimiento del Ministro de Estado español por el Ministro Residente de España en Bogotá, mediante la Nota Número 81, fechada el 24 de noviembre de 1894, en la ciudad de Bogotá, cuyo contenido era el siguiente:

"Al Ministro de Estado.

"Tengo la honra de trasladar a continuación el Oficio que me dirige el Vice-Cónsul de la nación en Panamá.

El contenido de este Oficio confirma aún bajo el sólo punto de vista del número de españoles que allí afluyen con motivos de las obras del Canal, la importancia de nuestra representación consular en Panamá y el más interés por éste y otros motivos en establecerla de un modo satisfactorio y acorde con sus delicadas funciones.

Aún en lugar tan apartado como Bogotá, la dedicación de socorro es casi constante por tantos españoles como emigran a América a la aventura..., ¿Qué no sucederá en Panamá, pues, en Panamá, lugar de tránsito por sí tan frecuentado y mucho más con los obreros alucinados que atraen las obras del Canal?...

... El señor Fernández hace notar con acierto y espíritu práctico que, aún sujetándose a las severas disposiciones vigentes, repetidas en la Circular N° 8 de 1892, los casos justificados de socorro son allí muy frecuentes y quizá fuera por tanto más conveniente adquirir el derecho a pedir hospitales gratis para los españoles, pagando una cuota mínima mensual de 250 pesetas oro, mitad de la que pagan otras naciones, lo cual resolverá, al menos, una gran parte del problema.

V.E. se servirá resolver en su superior criterio lo más conveniente en vista del Oficio del Señor Fernández y de las observaciones que me he permitido agregar en cumplimiento



del deber de informar sobre los asuntos que cursan por esta Legación". (Véase: Documento Número 19 de la Sección Documental).

El anterior testimonio diplomático sobre la existencia de trabajadores españoles en el Istmo, sirve para poder ratificar el hecho de que, "en efecto, la Nueva Compañía del Canal de Panamá, se organizó el 20 de octubre de 1894, contando así con la extensión de la prórroga hasta la fecha de 20 de octubre de 1904, emprendiendo los trabajos, una vez más y en ese mismo año (1894), con nuevos estudios y bajo un severo plan de economía. (52).

Situados ya en el mes de abril de 1897 (un año antes de producirse la Guerra Hispano-Norteamericana en y sobre Cuba), existe un documento que nos permite concluir que las gestiones realizadas por los representantes diplomáticos españoles, tanto en Bogotá, como en el Istmo de Panamá, para impedir la afluencia de trabajadores españoles al Istmo, dieron resultado, pues, en la Nota Número 80 que el Encargado o Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado español en la fecha 6 de abril, puede leerse:

"En fecha de hoy recibí y me enteré con interés y satisfacción de su Oficio Nº 12 de fecha de marzo pasado en el que me confirma su cablegrama del día 5 del mismo mes y me participa que no tiene noticia de que la Compañía del Canal, ni ninguna otra, se proponga llevar súbditos españoles a Panamá para realizar sus trabajos...". (Véase: Documento Número 20 de la Sección Documental).

## 20. EL FRACASO DEFINITIVO DE LA COMPAÑIA DEL CANAL FRANCESA.

Estimamos que para comprender, de la mayor y mejor manera, la decisión adoptada por el Tribunal Civil del Sena de París en la fecha de 5 de febrero de 1889, mediante la cual, como se sabe, se resolvió la disolución, con carácter definitivo, la Compañía Universal del Canal, quizá es necesario mencionar que el año de 1889 es una fecha fundamental para la comprensión, en su justa medida del desarrollo histórico de los elementos y situaciones de toda naturaleza que confluieron, algunas veces con carácter convergente y otras, con perfiles divergentes, en la realización de los trabajos del Canal de Panamá por la mencionada Compañía francesa.

Y decimos que el año 1889 es significativo en cuanto a la historia del Canal de Panamá, toda vez que en el mismo se sucedieron los siguientes hechos:

- A nivel Internacional, como es de conocimiento, se produce la Guerra Hispano-Norteamericana en y sobre Cuba, cuya intervención estadounidense se decide mediante la "Joint Resolution" de 19 de abril de 1889, autorizada por el Congreso de los Estados Unidos y siendo presidente William McKinley. Guerra que tras la firma del Tratado de París (diciembre de 1898) "los Estados Unidos se convierten en los dueños de Puerto Rico, Filipinas, los dueños de una Cuba con apariencia de régimen independiente; Estados Unidos era la única fuerza real de la Región del Caribe (53).

Como se sabe, la Guerra de Cuba fue una lección objetiva y por eso no fueron extrañas estas palabras del Presidente

norteamericano William McKinley en su Mensaje Anual al Congreso del 17 de diciembre de 1898:

"La construcción de una gran vía marítima interoceánica es ahora más que nunca indispensable para el tráfico de nuestros puertos del este y del oeste; la anexión de las islas de Hawaii y la próxima expansión de nuestra influencia y de nuestro comercio en el Pacífico, hacen de ello una necesidad; nuestra política nacional exige más imperativamente que nunca, el control de esta vía por nuestro Gobierno..." (54)

- Asimismo, en el plano regional internacional, en las fechas comprendidas entre el 2 de octubre de 1889 al 19 de abril de 1990, se celebró en Washington la Primera Conferencia Interamericana "con la asistencia de todos los países hispanoamericanos, excepto República Dominicana, Cuba y Panamá que todavía no era independiente.

En esta primera Conferencia se delinearon claras referencias de orientación entre los Estado Hispanoamericanos y los Estados Unidos. Los primeros deban preferencia a las declaraciones sobre el derecho de conquista y el derecho de los extranjeros tendentes a evitar reclamaciones diplomáticas o intervenciones armadas. Los segundos atribuían importancia a las cuestiones comerciales y aduaneras..." (55).

- En el plano interno colombiano, "en 1889 se desató la Revolución de los Mil Días. El Departamento de Panamá sufrió como el que más los rigores de la violencia y la miseria. El Partido Liberal, triunfante en el Istmo se vio precisado, por la presión norteamericana, a firmar el Tratado de Wisconsin que puso fin a la conflagración.

Se asegura que el fusilamiento del General indígena Victoriano Lorenzo se debió a compromiso no escrito de este Convenio. Los gringos necesitaban una paz dilatada para el desarrollo de sus proyectos canaleros y la inmolación del impacible guerrillero era necesaria para obtener este designio..." (56).

El publicista panameño, Dr. Juan Materno Vázquez, en su obra titulada *Tratados del Canal de Panamá* expresa a propósito de la Guerra de los Mil Días, lo siguiente:

"A consecuencia de esa cruenta Guerra Civil, el Istmo de Panamá devino en una situación económica exasperante. Eso hizo sentir a los istmeños la idea de construcción del Canal Interoceánico, apoyando decididamente las negociaciones que para esos fines había iniciado el Embajador colombiano ante Washington, Dr. Carlos Martínez Silva, para que realizara gestiones encaminadas a interesar a los norteamericanos por la Ruta de Panamá, en vez de la de Nicaragua..." (57).

Acabados de exponer algunos de los factores-elementos subsistentes para el año 1889, el expuesto por el publicista panameño Juan Materno Vázquez, nos permite adentrarnos de manera más concreta en nuestro tema y siendo así, retomamos la lectura de la correspondencia diplomática española mediante la Nota Número 17, fechada en Bogotá el 19 de enero de 1889 que el Encargado de Negocios de España en Bogotá envía al Ministro de Estado Español, confirmando inicialmente las opiniones recogidas por el tratadista panameño ya citado.

Decía así la Nota Número 17:

"En adición a mi despacho de 2 del actual, por el cual puse en conocimiento de V.E. el giro que parece tomaba la cuestión de los canales de Panamá y Nicaragua, tengo la honra de elevar a manos de V.E. un estudio comparativo

publicado en un periódico de esta capital y que viene a confirmar la aserción que me permití hacer en el citado despacho respecto al mayor número de dificultades que para la construcción ofrece el proyectado Canal de Nicaragua y que apoya por tanto el supuesto de que los Estados Unidos pretenden despreciar el de Panamá, amenazando construir el nicaragüense..."(Véase: Documento Número 21 de la Sección Documental).

Respecto a las noticias de la suspensión de los trabajos en el Canal y el estado de guerra en el Istmo de Panamá, son dos los elementos que se confunden o son tratados a la vez en los mensajes o comunicaciones que los representantes diplomáticos españoles en Colombia hacen llegar al conocimiento del Ministro de Estado Español.

Así, por ejemplo, el Cónsul de España en Panamá, en la fecha de 3 de enero de 1889, comunica al Ministro Residente de España en Bogotá, lo siguiente:

"He recibido orden del Señor Gobernador para dirigir a Ud. la presente Circular, a fin de conocer con toda propiedad el procedimiento que Ud. adoptará en los sucesos que puedan surgir al suspenderse los trabajos del Canal, dejando sin ocupación a considerable número de jornaleros...

Piensa el Señor Gobernador que un acuerdo entre los Cónsules con el Gobierno Seccional, para reembarcar a sus respectivos nacionales, parece la medida más conveniente que pudiera adoptarse; y como es de suponer que Ud. no tenga instrucciones para el caso, sería deseable que, notificando al Gobierno de la emergencia que se sospecha, pida Ud. Ordenes precisas para coadyuvar a la solución indicada antes... Debo manifestar a Ud. en nombre del Gobernador que el Gobierno Seccional cumplirá a todo trance sus deberes y mantendrá la paz y el orden en el territorio istmeño, por dolorosas que sean las medidas que se vea obligado a adoptar..." (Véase: Documento Número 22 de la Sección Documental).

En relación con la crisis de la Compañía y el conocido en París como "El escándalo de Panamá", el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado español un largo testimonio recogido

en la N6ta N6mero 2, fechada en Bogot6 el 11 de enero de 1889 y cuyo texto era el siguiente:

"Muy Se6or Mío:

V.E. habr6 tenido amplios y prontos remedios de informaci6n sobre la grave crisis por que ha pasado la Compa6a Universal del Canal de Panam6, crisis que se acent6a desde mediados de diciembre y cuyos ecos ya m6s detallados apenas empiezan a llegar ahora a esta capital por los peri6dicos de Panam6. Ser6a pues, completamente inoportuno que molestara a V.E. con referencias a lo ocurrido en Par6s y a las diversas actitudes en que se han colocado Mr. de Lesseps, el Gobierno franc6s, la alta Banca y los suscriptores.

El Gobierno de Par6s ha mantenido el mes pasado correspondencia telegraf6a con su Representante en esta capital al objeto de comunicar sus deseos y proyectos al de Colombia y obtener su cooperaci6n, en lo que como soberano del Istmo y parte interesada en la conces6n le concierne..." (V6ase: Documento N6mero 23 de la Secci6n Documental).

En la Nota ya referida, el Representante Diplom6tico de Espa6a en Bogot6, pasaba a continuaci6n a exponer sus opiniones acerca de la posici6n del gobierno colombiano en las negociaciones de la tercera pr6rroga:

"V.E. ver6 sin duda con satisfacci6n confirmado por este Despacho que, seg6n lo declar6 el Ministro de Relaciones Exteriores, el gobierno colombiano dar6 cuanto apoyo quepa dentro de los medios legales a la actual Compa6a del Canal, a la cual profesa toda simpat6a, o a toda combinaci6n que se lleve a cabo de acuerdo con ella. Por otra parte, el Dr. Restrepo me a6adi6 que, a6n cuando el gobierno considera suficientes para toda emergencia las fuerzas nomales que mantiene en el Istmo, habr6a, sin embargo, cre6do prudente apresurarse a enviar alg6n refuerzo que lleg6 con toda oportunidad, en previsi6n de cualquier eventualidad a que hubiese podido dar lugar la sus pensi6n de trabajos o la agitaci6n producida... el gobierno se hallaba m6s seguro de atender por s6 mismo a cualquiera emergencia y evitaba todo pretexto para una intervenci6n norteamericana, o a6n para que Francia tuviera que preocuparse a la protecci6n de sus valiosos intereses en el Istmo..." (v6ase: Documento N6mero 23 de la Secci6n Documental).

Situados en el tema de las negociaciones de la tercera y 6ltima pr6rroga que el Gobierno de Colombia concedi6 a la Nueva Compa6a del

Canal de Panamá, el Ministro Residente de España en Bogotá, mediante la nota número 18, con fecha de 25 de enero de 1889, hace conocer al Ministro de Estado español el valioso testimonio siguiente:

"Muy Señor Mío:

Como ya tuve la honra de informar a V.E., por mi Despacho Número 7 de 2 de corriente, fue sometido a estudio del Congreso la prórroga solicitada por la Compañía Francesa del Canal de Panamá sin que aquél en sus sesiones acordase nada definitivo sobre el particular.

La opinión acerca de tan trascendental asunto se ha mantenido durante algún tiempo muy dividida en la prensa y en público; pero últimamente tendía a unificarse en el sentido de acceder a lo solicitado por la Compañía del Canal, no sólo por las ventajas económicas que para Colombia representaba, sino también por las poderosas razones que desde el punto de vista internacional ha de obtener este país de que sea Francia la que concluya el Canal, alejando de sí el fundado temor de la preponderancia norteamericana en el Istmo.

Según informes que he podido obtener, ayer firmó este Sr. Ministro de Hacienda de la República una Resolución por la que ordena se haga saber al Representante de la Compañía del Canal de Panamá que el gobierno se halla dispuesto a conceder la prórroga solicitada, para lo cual ha resuelto enviar un Comisionado Especial para que hable con la Compañía en el lugar del domicilio legal acerca de las condiciones en que ha de ser concedida la prórroga." (Véase: Documento Número 24 de la Sección Documental).

Y, dando razón a las últimas opiniones expresadas por el Ministro Residente de España en Bogotá, surge la Nota Número 29 que con fecha 15 de marzo de 1889, aquél envía al Ministro de Estado Español, comunicándole:

"...Tengo la honra de poner en el Superior conocimiento de V.E., que dentro de algunos días saldrá con dirección a Panamá, Estados Unidos y París el señor D: Nicolás Esquerra, Comisionado Especial por este gobierno para tratar en el último punto citado (París) las condiciones en que ha de otorgarse la prórroga..." (Véase: Documento Número 25 de la Sección Documental).

En todo caso y con ánimo de concluir con este apartado y, como se

sabe, por el Decreto Ejecutivo Número 721, de 23 de abril de 1890, se firmó, nuevamente, un Contrato el día 25 del mismo mes y año, por el cual, por tercera vez se prorrogaba a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, la fecha para la terminación de los trabajos, esta vez, por seis años a partir de 1903. Este último acto no fue aprobado por el Congreso de la República de Colombia, significando esta resolución el último de los esfuerzos por parte de un gobierno europeo para la construcción del Canal de Panamá.



21. LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA  
POR LOS ESTADOS UNIDOS.

21.1 ANTECEDENTES INMEDIATOS.

Los antecedentes inmediatos que favorecieron a los Estados Unidos para obtener los derechos de la concesión que había concedido el Gobierno Colombiano a la Nueva Compañía del Canal de Panamá para realizar la construcción del Canal Interoceánico, vienen representados histórica y documentalmente por los tratados que se conocen como Tratado Hay-Pauncefote; Tratado Herrán-Hay, y la Ley Spooner, a cuyo estudio vamos seguidamente a dedicarnos.

21.1.1. LOS TRATADOS HAY-PAUNCEFOTE. (58)

Como bien dice el profesor español D. Manuel Fraga Iribarne, "Hubo, como es sabido, dos tratados Hay-Pauncefote. El primero negociado por el Secretario de Estado, John Hay, con el Embajador Británico, Lord Pauncefote de Preston, era realmente mucho, pero no fue aceptado por el Senado, de quien decía el propio Hay que era una plaza de toros: el Tratado (el toro), podía durar más o menos, pero al final la muerte era segura... El Primer Tratado Hay-Pauncefote, no ratificado, se suscribió el 5 de febrero de 1900... El Segundo Tratado Hay-Pauncefote, se firmó el 18 de noviembre de 1901, canjeándose las ratificaciones el 18 de diciembre del mismo año" (59).

Siendo cierto lo expresado por el profesor Fraga Iribarne, hemos creído conveniente no soslayar la exposición de algunas causas-elementos existentes que llevaron a la firma del Tratado Hay-Pauncefote. Y, siendo ello así, como se sabe, el 19 de abril de 1850,

los Estados Unidos y su Majestad Británica, firmaron en Washington el Tratado Clayton-Bulwer que esencialmente reflejaba en una de sus cláusulas de compromiso la obligación de abstenerse las Partes Contratantes de construir un canal por Nicaragua u otro país centroamericano con prescindencia del otro; también se estipuló que ni los gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, ni uno ni otro, obtendría ni sostendría jamás para sí mismo el predominio exclusivo sobre dicho canal y, en consecuencia regularon el principio general de establecer una protección común a cualesquiera de las comunicaciones practicables, sean por canal o por ferrocarril, a través de los Istmos que unan la América del Norte a las del Sur, y especialmente las comunicaciones interoceánicas que sean practicables, ya por la vía de Tehuantepec o por la de Panamá.

Pero la naciente supremacía imperialista de los Estados Unidos necesitaba desembarazarse de los compromisos adquiridos en el Tratado Clayton-Bulwer, del año 1850, y la ocasión sucedió en

"1897, en su intervención como mediador entre Venezuela y Gran Bretaña, por la cuestión de límites de la Guyana inglesa. El tema se resolvió, por fin, sin modificarr sustancialmente la posición británica, pero puso de relieve que los Estados Unidos habían tomadola decisión de estar presentes en todo problema que en el futuro se dilucidara en el área del Caribe". (60).

Y, ello era tan cierto si se contrasta que en el mencionado conflicto "Richard Olney, Secretario de Estado durante el último mandato del Presidente Grover Cleveland, hizo valer la Doctrina Monroe contra Gran Bretaña. Su Nota al Ministro Exterior Británico afirmaba la hegemonía de los Estados Unidos en las Américas, con estas palabras:

"Hoy, Estados Unidos es prácticamente soberano en este continente, y su autorización es Ley sobre los asuntos a los cuales confina su interposición. ¿Por qué?... La razón no es simplemente su alta calidad como un Estado civilizado..., se

ve a que, además de otros fundamentos, sus recursos infinitos combinados con su posición estratégica lo convierte en el dueño de la situación y lo hace prácticamente invulnerable contra cualquier otra o todas las potencias..." (61).

Paralelamente a lo descrito, en los Estados Unidos el Senado aprobó, para las mismas fechas, en 1889, el "Bill Morgan" que autorizaba la construcción y fortificación de una canal por Nicaragua en manifiesto conflicto, tal como hemos expuesto, con el Tratado Clayton-Bulwer de 1850 que "había simbolizado, durante cincuenta años, un equilibrio de Poder, fue sustituido por el Tratado Hay Pauncefote de 18 de noviembre de 1901. Este nuevo Convenio no simbolizaba ya un equilibrio de Poder, sino la supremacía de Estados Unidos en aguas americanas". (62).

Retomando las opiniones expresadas por D.Manuel Fraga Iribarne, vamos a concluir con este punto mencionando que "el segundo Tratado Hay-Pauncefote, se firmó el 18 de noviembre de 1901, canjeándose las ratificaciones el 18 de diciembre del mismo año. En su artículo daba satisfacción a una de las enmiendas senatoriales al establecer la derogación expresa del Tratado Clayton-Bulwer. El artículo 2º venía a ser, más o menos, el artículo 1º del Convenio rechazado. Y el artículo 3º, el 2º respectivamente, pero sin la base 7ª, ni tampoco la adición pedida por el Senado de la facultad unilateral de los Estados Unidos para proteger el canal y quedar exento de las reglas para su uso. Pero al silenciar la prohibición de fortificar venía a autorizarlo implícitamente.

El artículo 3º desapareció, y con él la invitación a otras adhesiones.

Finalmente, en el artículo 4º se dijo, "Queda acordado que ningún cambio de soberanía territorial o relación internacional en el país o países por donde haya de atravesar el Canal afectará al principio general de neutralización o de obligación de las Altas Partes contratantes bajo el presente Tratado."

Con esto, el Gobierno de los Estados Unidos tenía el instrumento jurídico que necesitaba para construir el "Canal Americano". Faltaba la decisión sobre la ruta". (43) que es el siguiente punto de nuestra Historia.

#### 21.1.2. LA LEY SPOONER DE 1902. SU ALCANCE.

Quizá pueda ser útil mencionar como antecedente de la Ley Spooner de 1902, la Nota Número 6, fechada en Bogotá y que el Ministro Residente de España envía al Ministro de Estado el 6 de Mayo de 1899, reflexionando sobre las consecuencias del nombramiento de un Representante diplomático inglés.

Decía así, en la Nota referida, el Ministro de España en Bogotá:

"Al Ministro de Estado español.

Muy Señor Mío.

...ha sido nombrado Ministro Residente de la Gran Bretaña en Colombia y acaba de llegar a esta ciudad el señor Welby. Aunque ningún dato positivo me permite informar a V.E. acerca de la significación que el mencionado nombramiento tenga, creo mi deber llamar a su superior atención acerca de ciertas consideraciones a que aquél se apresta..."

"Si bien me es en absoluto posible elevar a V.E. categóricas afirmaciones por no serme posible por hoy fundamentarlas, no creo deber dejar de manifestarle que corren rumores acerca de la cesión que está en camino de hacer la Nueva Compañía del Canal de Panamá a una Compañía Americana de sus derechos a la continuación de trabajos en la mencionada vía marítima.

Considero tan verosímil el rumor cuya exactitud es aún duda

más fácil comprobar en Europa, y me parece tan lógico relacionarlo con la llegada del nuevo jefe de la Legación Inglesa o esta capital que no he juzgado deber omitir a V.E." (Véase: Documento Número 27 de la Sección Documental).

Así, con los antecedentes señalados, debidamente reflejados en los citados documentos, podemos a decir que el 28 de junio de 1902, el Congreso de los Estados Unidos expidió la Ley Spooner mediante la cual se autorizó al Presidente para hacer las gestiones pertinentes a la construcción de una Canal, bien por territorio colombiano (el Istmo de Panamá) o por Nicaragua, país éste último que para las fechas era gobernado por el General Santos Zelaya que, influido por ideas liberales se prodigaba en el desarrollo económico interior y en una política exterior que, por un lado consigue arrancar el territorio Mosquitia de las manos británicas y, por otro, adoptar una actitud nacionalista que le enfrenta con las pretensiones de Estados Unidos en la zona. El General Zelaya, rechaza las pretensiones para firmar un tratado que consagrara el monopolio estadounidense de llevar a cabo la construcción de una canal interoceánico por Nicaragua.

La mencionada Ley Spooner de 28 de junio de 1902, tenía el siguiente contenido (Documento Número 30):

En su artículo I se autorizó al Presidente para adquirir por una suma no mayor de cuarenta millones de dólares "los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierra, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinadas, sea cual fuere su naturaleza y su nombre que la Compañía Nueva del Canal de Panamá posea en el Istmo de Panamá..."

Por medio de su Artículo II, se autorizó al Presidente para

adquirir del Gobierno de Colombia el "dominio perpetuo" de una faja de tierra de diez millas de ancho, y el derecho de usarla y disponer de las aguas de esa región y construir allí el Canal. Esta autorización incluía la adquisición del Ferrocarril de Panamá, "así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos de ella, necesarios para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fuesen necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos".

En el artículo IV se autorizó al Presidente de los Estados Unidos para una vez adquirido los derechos y propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, pagar los cuarenta millones de dólares a la misma y una suma en compensaciones a Colombia que se fijaría después. Hecho lo indicado se procedería de inmediato a la excavación y construcción del Canal utilizando lo hecho hasta el momento por la Compañía Francesa.

El Presidente de los Estados Unidos, de acuerdo con el Artículo IV, quedaba autorizado para, en caso de no obtener las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ni el dominio sobre los terrenos de la República de Colombia, gestionar la construcción por Nicaragua y Costa Rica.

Asimismo, mediante esta Ley el Presidente de los Estados Unidos se le confirió la destinación de fondos para la ejecución de la obra, autorizando el uso de diez millones de dólares "que no hubieran sido aplicados a otro objeto" y la de ciento treinta y cinco millones si se escogía la ruta de Panamá o la de ciento ochenta millones de dólares si se optase por Nicaragua.

Por medio de la Ley Spooner se declaró que se incluiría en cualquier contrato que se firmase con Colombia, Costa Rica o Nicaragua que el Presidente quedaba autorizado para garantizar a dichas naciones "el uso expresado del Canal y puertos en los términos que se concinieran para todas las naves de que fueran dueñas esos países o sus ciudades" (Artículo VI).

Para todo lo relacionado con la ejecución de la obra del Canal, se creó una Comisión del Canal Istmico, compuesta de siete miembros, dependientes directos del Presidente de los Estados Unidos. (Artículo VII).

Por último, mediante el artículo VIII, se autorizaba al Secretario de la Tesorería para tomar las providencias necesarias para sufragar los gastos de obra. (Documento Número 30).

Como bien dice el publicista panameño y estudioso de los temas del Canal, Dr. Juan Materno Vázquez, a quien hemos seguido en esta parte última: "La Ley Spooner contenía, en términos muy claros, la autorización que requería el Presidente de los Estados Unidos, que lo era el señor Teodoro Roosevelt, para emprender la ejecución de la obra del canal. Sus efectos vincularon al territorio del Istmo, y no a otra parte del territorio colombiano, en los términos de adquirir los derechos, bienes y privilegios de la Concesionaria para la ejecución y explotación del Canal por parte de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, subrogatoria de la Compañía Universal del Canal de Panamá, representada por Philippe Bunau Varilla, quien por interés de realizar tal negocio hizo múltiples gestiones para que los Estados Unidos optasen por la ruta de Panamá. Y decidido como fue el Congreso de los Estados Unidos optasen por la ruta de Panamá. Y decidido como fue por

el Congreso de los Estados Unidos que el Canal se construiría por el Istmo de Panamá, se abrieron las negociaciones para la celebración del Tratado respectivo, el cual se firmó el 21 de enero de 1903, por John Hay en representación norteamericana, y Tomás Herrán, en representación de Colombia. (64).

21.2.- EL TRATADO HERRAN-HAY (SUSCRITO EL 22 DE ENERO DE 1903)

En cumplimiento de la anteriormente estudiada Ley Spooner (1), el Presidente de los Estados Unidos, que para esos años lo era el Sr. Teodoro Roosevelt, recibió autorización para la construcción de Canal Interoceánico en los términos siguientes:

"Autorízase asimismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia en nombre de los Estados Unidos, en términos que juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra en el territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del Mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho a usar y disponer de las aguas de esa región y de excavar, construir mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un canal de profundidad y capacidad suficiente para que por él pasen buques del mayor arqueado y calado que hoy navegan desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico.

El cual dominio deberá comprender el derecho perpetuo para conservar y beneficiar el Ferrocarril de Panamá, si la propiedad de esta Empresa o la mayoría de los derechos y acciones de ella se adquieren por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos de ella para dictar providencia y reglamentos de policía e higiene que fueren necesarias para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos.

El Presidente podrá adquirir de Colombia los demás terrenos y derechos que a su juicio facilitan la realización del objetivo de que se trata". (Texto tomado del Documento Número 31 del Apéndice Documental. Negrillas nuestras).

Como se puede apreciar en el anterior artículo reproducido de la Ley Spooner de 1901, se hace referencia a la construcción de un canal



por el territorio colombiano y, como se sabe, el privilegio de la concesión pertenecía a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, sucesora de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá. Asimismo, mediante una norma de la Ley Spooner, el Congreso de los Estados Unidos, también concedió a su Presidente la siguiente autorización:

"Autorízase al Presidente de los Estados Unidos para que, en nombre de ellos **adquiera mediante el pago de una suma QUE NO EXCEDA DE CUARENTA MILLONES de dólares** , los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierra, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinaria y otras propiedades, raíces muebles y de ambas clases combinadas, sea cual fuere su naturaleza y nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, posee en el Istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos, archivos en el propio Istmo y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferido, sin embargo, a sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y tres acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá que la enunciada Compañía del Canal posee, siempre que no pueda obtener un título satisfactorio de todas esas propiedades". (Texto tomado del Documento Número 32 del Apéndice Documental)

En las reproducidas autorizaciones se contienen los elementos-base que los Estados Unidos van a mantener durante la negociación del Tratado Herrán-Hay, quedando por fijar los intereses de la Compañía Nueva del Canal y los argumentos o propósitos del Gobierno de Colombia en la suscripción del Tratado ya citado.

Siendo ello así podríamos decir que los intereses de la Compañía Nueva del Canal de Panamá "eran interesar a los Estados Unidos para que construyese el Canal por la ruta de Panamá, puesto que de tal construcción dependía la venta y traspaso a los Estados Unidos de todos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones que como sucesora de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, había obtenido Colombia"(2). Y todo ello lo estimaban los franceses en ciento diez millones de dólares y al final, como se sabe, "los Estados

Unidos no estaban dispuestos a pasar de los 40, que fue el tope fijado por la Ley Spooner, cerrándose la negociación Estados Unidos-Compañía Nueva del Canal de Panamá en la aceptación por parte de la segunda, de lo que se le daba: 40.000.000 de dólares. (3)".

Pero el problema a resolver por parte estadounidense era Colombia que detentaba la soberanía en el Istmo de Panamá, territorio que al igual que otros colombianos padecía las consecuencias y efectos de la conocida Guerra de los Mil Días (1889-1902).

Como dice D.Manuel Fraga Iribarne "La historia de los ocurrido (con el tratado Herrán-Hay) era complicada y penosa"(3), pero con ánimo defacilitar su comprensión vamos a poner el último de los tres intereses en juego y que viene a ser la pretensión del Gobierno de Colombia. Para ello, y retomando la fuente documental vamos a presentar algunas argumentaciones que se recogen en el Discurso pronunciado por el Sr.Dr.Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, en la sesión el 17 de septiembre de 1903 celebrada en el Congreso Colombiano.

El Sr.Dr.Luis Carlos Rico, entre otros, presentaba como argumentos-base de los intereses colombianos en la negociación, los siguientes:

"...en virtud de la primera prórroga se organizó la Compañía Nueva del Canal, y obtuvo que unos pocos Bancos de París suscribieran sesenta millones de francos para continuar la obra. Con ellos ha mantenido los trabajos, puede decirse el fuego sagrado hasta el presente, pero no ha podido obtener que el público responda afirmativamente a sus llamamientos para que suministre las ingentes sumas que son precisas para el adelantamiento y la conclusión de la vía interoceánica.

El desastre de 1878, repito, fue irreparable en el sentido de que puedan organizarse compañías privadas que, con fondos

suficientes, continúen y terminen la vía interoceánica. El publico europeo, está visto, no suministrará el capital...

Tampoco se puede esperar con fundamento que algún Gobierno del antiguo continente tome a su cargo la Empresa, ya porque los Estados Unidos verían con inquietud y desaprobación toda conexión de un gobierno europeo con la obra del Canal, ya porque el Tratado Hay.Pauncefote, por el cual se abrogó el Clayton-Bulwer, de 1850, les asegura lo que en la materia importa a los intereses europeos: que la vía sea libre y esté abierta a la navegación de los buques mercantes y de guerra de todos los países, en condiciones de igualdad, y sólo con ciertas limitaciones, convenidas para asegurar la neutralidad de aquella vía..." (Véase: Documento Número 35 del Apéndice Documental).

Expuesto el anterior convencimiento del gobierno colombiano de que la Compañía Nueva del canal de Panamá no estaba en condiciones de terminar la construcción del Canal, su Ministro de Relaciones Exteriores, pasaba a exponer, en el documento que venimos comentando, el inicio de las gestiones, por parte colombiana y así sabemos:

"...El actual Gobierno...determinó enviar a Washington una misión diplomática a cargo del sr. Dr.Carlos Martínez Silva, con el principal objeto de que procurara, por todos los medios que estuvieran a su alcance y dentro de las facultades del Gobierno, que se adoptase definitivamente el Istmo de Panamá para la apertura del Canal Interoceánico, en las mejores condiciones para la República..." (Véase: Documento Número 35 de la Sección Documental).

Conocido el propósito fundamental de Colombia, cual era que los Estados Unidos se decidiesen a construir el Canal por el Istmo de Panamá, en detrimento de la vía de Nicaragua, el Ministro de Relaciones Exteriores pasa a detallar como se desarrollaron las primeras negociaciones entre Colombia y los Estados, hecho que a su vez llega a nuestro conocimiento mediante el documento que venimos comentando y de donde puede leerse:

"...Los Estados Unidos no habrían comenzado la negociación. Ellos consideraban insuperable obstáculo, para todo arreglo con Colombia, el privilegio concedido a la Compañía

Francesa; y por eso el primer cuidado del Dr. Martínez Silva se dirigió al allanamiento de esa dificultad, haciendo saber a la prensa la posibilidad de un arreglo entre el gobierno americano y la Compañía Canal, previo al consentimiento de la República de Colombia..

Su excelencia el Ministro de Estado no entro al principio en conferencia sobre la materia con nuestro representante, el cual tuvo que entenderse con el Jefe de la Comisión Istmica; y no fue sino hasta cuando aquella Compañía después que el Senado pasó la Enmienda del Senador Spooner al proyecto de Ley del Senador Hepburn, cuando el Ministerio de Estado empezó a entenderse directamente con nuestro representante diplomático...

El Sr.Dr.Martínez Silva...preparó el primer proyecto de Tratado, lo que hizo sobre las bases formuladas por l Comisión del Canal Istmico. Ese 'rpyectp aunque no fue presentado, fue el fundamento de del que, con modificaciones, presentó el nuevo Ministro, sr.Dr.Concha..." (Véase: Documento Número 35 del Apéndice Documental).

Como expone en su Discurso, el sr. Dr. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, las negociaciones entre los Estados Unidos y Colombia duraron más de dos años y...

"...en tan largo período de tiempo los representantes de Colombia hicieron grandes esfuerzos para obtener condiciones que consultaran con bastante amplitud los intereses de su Patria. El Gobierno informado por el Ministro Concha, de que nada se adelantaba en tal sentido, le ordenó que, previa la declaración escrita, de que no se aceptaban nuevas modificaciones, firmará el Tratado, pero con la condición expresa de que correspondía al Congreso la aprobación o improbación definitiva de él...

El Sr. Dr.Concha se retiró de la Legación sin haber concluido el Tratado, y al sr. Herrán, quien era el Secretario de la Legación y que había quedado de Encargado de Negocios se le dijo poe cable que hiciera lo posible para obtener 10.000.000 de dólares de contado, \$600.000 de renta anual y todas las ventajas posibles, de acuerdo con las instrucciones anteriores y que se firmase el Tratado con cláusula indispensable de que éste quedaba sometido a la decisión del Congreso de Colombia...

El Sr. Herán recibió a principios de enero del presente año, una nota de su Excelencia el Ministro de estado, en el que le informaba que, por disposición del Sr.Presidente, ponía millones de dólares de contado y doscientos cincuenta mil pesos de renta anual; pero que esa propuesta era definitiva y se requería pronta contestación, porque mayor demora en las negociaciones sería contraria a la facultad que le concede la ley...

En vista de este ultimatum, el Sr. Herrán suscribió el Tratado.." (Documento número 35).

Con ánimo de concluir, vamos a reproducir las últimas palabras con las cuales terminaba el Discurso pronunciado por el Sr. Dr. Luis Carlños Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, en el Senado, con el ánimo de que este órgano legislativo aprobase el suscrito Tratado Herrán-Hay. Y decía el Sr. Ministro:

"Este, el Tratado, se afirma no satisface las aspiraciones de Colombia...¿Debió abstenerse el Gobierno de Colombia de celebrar el Tratado?, si así lo hubiera hecho, habría decidido que NO SE HICIERA EL CANAL POR PANAMA, esto es, por OMISION habría consumado un acto de soberanía de tanta magnitud, que sólo un Rey absoluto habría o se habría atrevido a efectuarlo...

¿Qué hacer? Afrontar todas las censuras y crear una situación en el país que le permitiera por sí mismo resolver, o sea, por medio de sus Legisladores, si adoptaba o no el pacto con esas condiciones, o si discurría otro medio para asegurar la ejecución del Canal en mejores términos para la República...

Esto fue lo que el Gobierno hizo; y tal procedimiento, en vez de ser inconsciente, es el que mejor se recuerda con el respeto debido a la soberanía nacional, y el único que podía mantener la posibilidad de que el Congreso decida el punto, y si rechaza el Tratado, indique el modo de llegar a un arreglo con los Estados Unidos, lo que es todas luces muy conveniente, por tratarse de una obra de vital importancia para la República, especialmente para los Departamentos marítimos: Cauca, Panamá, Bolívar y Magdalena..." (véase: Documento Número 35 del Apéndice Documental).

Evidentemente las negociaciones y firma del Tratado Herrán-Hay eran y lo fueron de gran trascendencia, tanto para el gobierno de los Estados Unidos como para el de Colombia que desde el "mes de febrero o marzo de 1902, publicó los informes que le presentarios varias personas competentes a quienes consultó sobre la conveniencia de la Negociación, cuyas principales Bases dió a conocer; publicó el Tratado; dió libertad a la prensa antes de terminada la Revolución, para dilucidarlo; y se ha escrito tanto al respecto" (5).

Quizá para corroborar el más amplio espíritu y situación de opinión pública que se vivía en Colombia respecto de las negociaciones del Tratado Herrán-Hay sea menester citar otro documento que recoge las conclusiones de una Comisión nombrada al efecto y que presenta un "INFORME, en la fecha de 2 de febrero de 1902, al Excelentísimo Vicepresidente de la República de Colombia.

En el referido Informe, la Comisión iniciaba sus conclusiones mediante la exposición de sus objetivos y así decía:

"Habiendo iniciado la Compañía del Canal de Panamá una propuesta de cesión al Gobierno de los Estados Unidos de América del privilegio que le concedió el Gobierno de Colombia para la apertura del Canal de Panamá y de los derechos y propiedades que tiene en él, proyecto que fue puesto en vuestro conocimiento por el Ministro de Colombia en Washington, resolvisteis convocar una reunión en el Palacio de San Carlos, que tuvo lugar el trece de este mes, con asistencia de varios miembros del Gobierno, de los Magistrados de la Corte Suprema, de los Consejeros de Estado, del Procurador General... con el fin de discutir los puntos conducentes de la negociación, enumerados en la Nota del Señor Ministro ... (Véase Documento número 28 del apéndice documental).

La Comisión, fijados sus objetivos, venía a dar respuesta inmediata a las pretensiones de la Compañía Nueva del Canal de Panamá de vender o traspasar sus derechos de concesionaria de la construcción del Canal al Gobierno de los Estados Unidos, y en ese sentido argumentaba:

"....Conforme al artículo 21 de la Ley 28 de 1878, es absolutamente prohibido a la Compañía del Canal Interoceánico ceder o hipotecar a ninguna Nación o Gobierno extranjero y en caso de hacerlo caduca el Contrato por el mismo hecho y el Canal y sus anexidades vuelve a dominio de la República; así mediante esta prohibición la Compañía no puede hacer traspaso sino con el permiso y consentimiento del Gobierno de Colombia..." (Véase Documento número 28 del apéndice documental).

A continuación, la Comisión en el Informe que venimos comentando se hacía el siguiente interrogante: ¿Conviene a los intereses de nuestro país, a su independencia y soberanía que sea un Gobierno extranjero a quien Colombia confiera el derecho de abrir el Canal?" (69). Absolviendo el interrogante aquel se sirve de datos históricos, de la legislación vigente en Colombia y de datos comparativos internacionales para ir emitiendo sus conclusiones de las cuales seleccionamos las siguientes:

"La vía de Panamá pone en comunicación los dos océanos para el comercio del Mundo, representa la parte más importante del territorio de Colombia, su grandeza y su porvenir; entregarla a un Gobierno extranjero, sustraerla a nuestra jurisdicción, sería un suicidio, una traición a la Patria, la repudiación de la herencia que con su sangre y sus sacrificios nos legaron nuestros padres....(Véase Documento número 28 del apéndice documental).

Después de realizado un ejercicio de invocación a los sentimientos nacionalistas, la Comisión entraba a responder, con mayor concreción, a la autopregunta, de la siguiente manera:

"Lo que constituye en primer término el carácter de independencia de una Nación, es el ejercicio de la jurisdicción en su propio territorio; desde este atributo de la Soberanía se confiere a autoridad extranjera el dueño de la tierra para a ocupar el puesto de colono o vasallo de otro país...

Por artículo 1º del Contrato de 1878 se ceden gratuitamente a los concesionarios, por el tiempo del privilegio, las tierras necesarias para el trazado del Canal, sus dependencias, estaciones y una faja de tierra de doscientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados, y por el artículo 4º se le ceden a perpetuidad quinientas mil hectáreas de tierras baldías y las minas que en ellas se puedan contener, debiendo hacerse la adjudicación sobre las que queden en las costas marítimas o a orillas del Canal o de los ríos en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, de modo que la Nación o Gobierno a quien se traspasara la concesión vendría a ser no sólo propietario del Canal, sino de quinientas mil hectáreas de tierras baldías, que adjudicas en Panamá, le pondrían en posesión de este Departamento...

Además, en el nuevo Contrato extranjero de porción tan considerable del país, ocurre la duda respecto a la jurisdicción a que la parte enajenada quedaría sometida..." (véase: Documento Número 28).

Y, contraponiendo argumentos basados en la legislación nacional colombiana, continuaba la Comisión concluyendo:

"La Ley 2ª de 1886, declara que en Colombia no es transferible la propiedad raíz a gobiernos extranjeros, y como la obediencia a las leyes obligan en primer término a los encargados de ejecutarlas, parece pues, fuera de duda que el Organó Ejecutivo no puede celebrar contrato alguno ni dar su permiso para hacer cesiones o traspasos que comprendan enajenación del territorio, sin que la Ley a que nos referimos haya sido previamente derogada..

Tiene derecho la República a una participación en el producto bruto del Canal de cinco por ciento en los primeros cincuenta años de terminada la obra, de ser por ciento del vigésimo sexto al cuadragésimo inclusive, de siete por ciento del quincuagésimo primero al septuagésimo quinto, y de ocho por ciento del septuagésimo sexto hasta la terminación del privilegio. Además, el Gobierno de Colombia puede establecer Aduanas para cobrar el impuesto sobre los objetos que se importen a otros puertos de la República, y dictar Reglamentos de Policía que juzgue adecuados...

Si llegaren a suscitar dificultades entre el Gobierno y la Compañía, serán sometidas a la decisión de un Tribunal de Arbitros, compuesto de cuatro individuos, dos de ellos nombrados por el Poder Ejecutivo, entre los miembros de la Suprema Corte y los otros dos por la Compañía, los árbitros nombrarán un quinto y los fallos que se pronuncien por éste serán definitivos.

Sería del todo imposible que las estipulaciones del Contrato vigente fueran aceptadas por el Gobierno a quien se traspasara la concesión; se haría necesario un nuevo Contrato, quedando el existente, con la Compañía Francesa, sin efecto alguno..." (Véase: Documento Número 28)

Recurriendo a los principios y normas del régimen de neutralidad y a las experiencias históricas sobre reparto de competencias en territorios afectados por jurisdicciones de dos o más Estados que se habían dado en Europa, la Comisión hallaba nuevos elementos de respuesta que ofrecer a la consulta del Vicepresidente de Colombia. Y lo hacía de la siguiente manera:



"...El 29 de octubre de 1888 se firmó en Constantinopla entre la Francia, la Alemania, la Austria-Hungría, la España, la Gran Bretaña, la Italia, los Países Bajos, la Rusia, el Tratado garantizando el libre uso del Canal de Suez en tiempos de paz y en tiempos de guerra... por este Tratado garantizando el libre uso del Canal de Suez será libre en todo tiempo para los buques de comercio o de guerra, sin distinción de bandera. Se reconocen en él los derechos del Emperador de Turquía y de Ridive de Egipto, a quienes corresponde dictar los reglamentos de Policía y a emplear la fuerza pública a efectos de mantener el orden en el Canal y la seguridad en el tránsito...

La Europa quedaría excluida de toda participación en un Canal puramente Americano, y los Tratados para establecer relaciones comerciales por aquella vía se celebrarían no con nuestras autoridades, sino con el Gobierno concesionario, apareciendo Colombia sometida a un protectorado, en menoscabo de su dignidad y de su importancia política ante las Naciones...

La Europa agitada por guerras frecuentes, para transigir pretensiones opuesta ha establecido la CONDOMINIUM en determinados países; citamos entre otros, el que la Bélgica y la Prusia ejercen en el Mersenet, perteneciente a la primera; el protectorado que la Inglaterra, la Alemania y los Estados Unidos tienen sobre las islas Somoas; las delimitaciones territoriales con vasallaje respecto de las Turquías y a la cesión a la Inglaterra de la isla de Chipre, en condiciones semejantes, que el Congreso de Berlín de 1878 determinó llevar a efecto...

El CONDOMINIUM con un Gobierno concesionario del Canal sería de parte de Colombia absurdo; nuestro derecho no podría ser efectivo, sino quedando esa Empresa, como lo está hoy, sometida a nuestras leyes. Por otra parte, una Nación poderosa adueñada de Panamá extendería su influencia irresistible sobre nuestras costas del Atlántico y el Pacífico y de hecho la nacionalidad colombiana quedaría anulada... (Véase: Documento Número 28 del Apéndice Documental).

Con respecto a las relaciones Estados Unidos-Colombia, la Comisión también recurría a ellas y presentaba la siguiente argumentación.

"...Por el Tratado de 12 de diciembre de 1846, celebrado por nuestro Gobierno con el de los Estados Unidos, éste garantiza la perfecta neutralidad del Istmo de Panamá, con la mira de que en ningún tiempo, durante la vigencia del Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar, y garantiza, asimismo, los derechos de soberanía y propiedad que Colombia tiene y posee sobre dicho territorio en compensación de las franquicias, y ventajas

comerciales acordadas a los ciudadanos americanos. Mas de medio siglo hace que rige ente Tratado, que la República por su parte, no ha pretendido ni pretende invalidar.

Nuestras relaciones con el Gobierno Americano han sido de una amistad inalterable y es de esperarse que ellas continúen como las de hoy...

...No nos anima al emitir estas ideas ningún mal sentimiento respecto del pueblo americano; ...pero tratándose de nuestro país tenemos el deber de defenderlo, de combatir todo lo que pueda vulnerar sus derechos o comprometer la existencia como Nación independiente..." (véase: Documento Número 28).

Finalmente, la Comisión, en el citado "INFORME" hace saber al Vicepresidente colombiano su Conclusión definitiva que era ésta:

"...No entra nuestra Comisión a ocuparse de los otros puntos expresados en la Nota del Señor Ministro, por no creerlo conducente, una vez que no acepta el primero.

EXCELENTISIMO SEÑOR VICEPRESIDENTE:

Nuestra Comisión reconoce y respeta vuestros honrados propósitos y espera que inspirados en nuestro amor a la Patria negarse en absoluto al permiso que la Compañía del Canal solicita para traspasar la concesión a una Gobiernoextranjero, haciéndole saber a la misma Compañía de sus compromisos, para la continuación de los trabajos y terminación del Canal.

Fdo.

Francisco de P. Mateu.

Antonio Roldán

José Camacho Carricosa.

Alejandro M.Olivares

(véase: Documento Número 28 del Apéndice Documental).

Mediante la Nóta Número 189, fechada en Washington el 13 de noviembre el Ministro de S.M. el Rey Español, informa al Ministro de Estado español del avance-situación de las negociaciones del Tratado Herrán-Hay y así le comunica lo siguiente:

"Excmo. Señor.

Muy Señor Mío.

Habiendo algunos órganos de esta prensa dado por seguro y definitivo el ajuste de un Tratado entre esta República y la de Colombia relativo a la construcción del Canal de Panamá y la cesión, bajo ciertas condiciones, a los Estados Unidos de una faja de territorio de cinco kilómetros a ambos lados de dicho Canal, he creído conveniente preguntar hoy al Secretario de Estado si era o no cierta esta noticia, y Mr Hay me ha contestado en los términos siguientes:

El Tratado a que se refiere la prensa no es aún un hecho consumado, pero el Presidente y su Gobierno abrigan la fundada esperanza de que será firmado en breve.

Uno de los mayores obstáculos que se oponían a la realización del proyecto, tal como lo propuso este Gobierno al de Colombia, era la enajenación de la faja territorial, por oponerse a ello la Constitución de aquella República.

Creo, sin embargo, que será vencida esta dificultad, toda vez que ni el Presidente ni el Gobierno Colombiano son contrarios a una forma de arriendo o de venta enfiteútica por el término de cien años de la faja territorial de cinco kilómetros a uno y otro costado del Canal. También se ha presentado otra dificultad relacionada con la suma que exige Colombia por dicho arriendo que excede a la propuesta por los Estados Unidos.

El Presidente quizá cedería gustoso sobre este punto, pero dada la actitud del Senado, teme por su oposición haga fracasar su buena voluntad, y quiere asegurarse de la aquiescencia de aquel cuerpo al argumento pedido por Colombia antes de ajustar el Convenio definitivo".

Pregunté por último al Señor Secretario de Estado si era cierto, como se había asegurado, que el Gobierno de los Estados Unidos incluía en el proyectado Convenio, dentro de su zona jurisdiccional los puertos de Panamá y Colón a lo cual contestó que el Gobierno no había formulado otra pretensión al respecto que la de mantener vigente el derecho de intervención que le concede el Tratado de 1846, y que por tanto, ambos puertos serían como al presente regidos por las leyes colombianas y parte integrante del territorio de aquella República". (Véase: Documento Número 36 del Apéndice Documental).

Situados a principios del año 1903, todavía continuaba las negociaciones entre el Gobierno de Colombia y el de los Estados Unidos y algunos puntos o temas de las dificultades nos son conocidas mediante la Nóta Número 24, fechada en Washington el 16 de enero de 1903, que el Ministro o Diplomático de España en aquella ciudad envía

a su Ministro de Estado, exponiéndole:

"Muy Señor Mío.

En la entrevista que ayer tuve con el Secretario de Estado, Mr. Hay, hube de preguntarle si tenían fundamento los rumores aparecidos por la prensa, respecto de las disposiciones que se atribuyen a este Gobierno de negociar definitivamente con las Repúblicas de Nicaragua y Costa Rica un convenio para la construcción del Canal Interoceánico en sus territorios, en vista de los obstáculos que se oponen a la conclusión de un Convenio análogo con la República de Colombia para la adquisición y terminación por los Estados Unidos del Canal de Panamá.

El Subsecretario me respondió que en efecto, dado el desquiciamiento político de Colombia, la incertidumbre que tienen respecto a la reunión posible de un Congreso que pudiera discutir y sancionar el Convenio propuesto por los Estados Unidos el Presidente se inclinaba por abandonar por completo las negociaciones con Colombia y a iniciarla inmediatamente con las Repúblicas de Costa Rica y Nicaragua...

Pregunté a Mr. Hay si el abandono del Canal de Panamá, no envolvía perjuicios tan graves para los Estados Unidos, dadas las favorables condiciones que aquél proyecto ofrecía..

Me contestó Mr. Hay, que por el contrario, éste último (Canal por Nicaragua) había tenido siempre mayor aceptación entre el público americano y ha sido considerado siempre como de carácter más nacional que el de Panamá; que Mr McKinley se había abstenido sin embargo de apoyar uno u otro considerando dejar la elección a la exclusiva acción del Congreso y si éste se había pronunciado en favor del Istmo de Panamá, lo había hecho movido por la economía en la construcción que ofrecía esta vía; pero que desde el momento que las pretensiones pecuniarias de Colombia eran tan exageradas que venían a anular por completo los argumentos económicos en que habría basado su fallo el Congreso.

El Encargado de Negocios de Colombia con quien hable ayer de este asunto, no ha perdido la esperanza de un arreglo y se inclina a creer en su fuero interno, como muchos lo hacen, que la actual actitud de los Estados Unidos obedece simplemente a un plan preconcebido de coerción contra Colombia, merced el cual espera este Gobierno arrancar el asentimiento de dicha República en condiciones más desfavorables que las que hoy exige..." (Véase: Documento Número 37 del Apéndice Documental).

Pasados siete días el Ministro de Estado español recibe otra información que se la suministra el Diplomático de España en la ciudad de Washington en la cual le participa:

"...ayer fue firmado en la casa del Secretario de Estado, entre éste y el Sr. Herrán, Encargado de Negocios de Colombia, un Protocolo referente a la enajenación perpetua por parte de dicha República a la de los Estados Unidos, del territorio ribereño del Canal de Panamá, mediante la entrega inmediata de una cantidad y el pago de una renta anual, ambas hasta ahora desconocidas. También lo son los demás detalles relativos a los actos de soberanía y la jurisdicción que habrá de ejercer el Gobierno Federal en dicho territorio; mas no cabe duda de que Colombia habrá accedido finalmente a las pretensiones formuladas por este Gobierno, movida a ello por el temor de que el Congreso llevase a cabo la amenaza de contratar con Costa Rica y Nicaragua y confirmándose así el éxito de la táctica intimidatoria a que hice referencia en mi despacho nº 189, de 13 de noviembre último y en mi carta particular a V.E. nº 2 de 15 del corriente". (Véase: Documento Número 38 del Apéndice Documental)

El Diario Oficial de la República de Colombia, Año XXXIX, fechado en Bogotá el sábado 22 de agosto de 1903, Número 11, 890, reproduce unos documentos que aproximan la certeza del Ministro de España en Washington sobre todo las posiciones asumidas por el negociador de Colombia, Sr. Dr. Tomás Herrán y que son transmitidas al Ministerio de Relaciones de Colombia en Bogotá mediante la siguiente fórmula:

"Legación de Colombia. Washington, D.C. Enero, 29, 1903"

En la tarde del día 22 del presente mes, después de haber despachado la nota con que esa fecha dirigí a S.S., recibí el ultimatum que en copia acompaño.

Esa misma tarde tuve una entrevista con el Secretario de Estado, en su casa particular, y allí firmé el Tratado, aceptando las últimas condiciones definitivas propuestas por él.

Este asunto ya no admitía otro aplazamiento, y tuve que tomar uno de los dos caminos que se me presentaban: O aceptar un Trato que no satisfacía, o abandonar toda esperanza de que por territorio colombiano se abriera el Canal Interoceánico. Apoyándome en las órdenes categóricas que S.S. me ha comunicado y reiterado sobre la aceptación de ultimatum en un caso como el que se me presentó, me decidí por la primera alternativa.

Corresponde ahora al Congreso de Colombia dar su resolución definitiva a este grave asunto; pues sin su aceptación, ningún valor tiene el Tratado celebrado, y en completa

libertad queda el Congreso para aprobarlo o rechazarlo.

A las muchas dificultades que me han rodeado en el curso de esta negociaciones, se agregaron embarazos adicionales provenientes de recientes cablegramas del Ministro Americano en Bogota y del Agente de la Compañía del Canal. Ambos aseguraban y reiteraban que me había reiterado el Gobierno de Colombia que aceptara la anualidad de ₡ 100.000.-

Esto me comunicó el Secretario de Estado. Le contesté que no eran fidedignos los datos que se me habían transmitido, y agregué que persistiría en mi actitud de rechazar tan exigua anualidad. Esta contestación dió por resultado el ultimatum que acompaño, en el cual la anualidad se eleva a ₡ 250.000.

Por las razones que ya he apuntado, acepté esta final propuesta, aunque no le di mi aprobación

Acompaño ejemplares originales de las versiones castellana e inglesa del tratado, y una copia impresa de la inglesa.

Tengo el honor de suscribirme de S.S. atento y obsecuente servidor.

TOMAS HERRAN.

A S.S. el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Felipe F. Paul.- Bogotá. (Doc. Nº 33)

Como el Sr. Dr. Tomás Herrán, Encargado de Negocios de la Legación de Colombia en Washinton expone, en el anterior documento citado, que se decidió a firmar el tratado Herrán-Hay en virtud de la presentación de un "ultimátum", por parte de los Estados Unidos, estimamos que, como dato histórico es conveniente reproducir el citado "ultimátum" cuyo contenido era del tenor siguiente :

" MEMORANDUM "

"He recibido instrucciones de mi Gobierno, por cable, en el sentido de que el Gobierno de Colombia, según las apariencias no aprecia la gravedad de la situación. Las negociaciones del Canal de Panamá fueron iniciadas por Colombia y fueron enérgicamente solicitadas de mi Gobierno por varios años. Las proposiciones presentadas por Colombia, con pequeñas modificaciones, fueron finalmente aceptadas por nosotros. En virtud de este Convenio, nuestro Congreso revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá. Si Colombia ahora rechazara el Tratado o indebidamente retardara su ratificación, las relaciones amigables entre los dos países quedarían tan seriamente comprometidas, que nuestro Congreso en el próximo invierno podría tomar pasos que todo amigo de Colombia sentiría con pena". (Véase: Documento Nº 33 del Apéndice Documental).

El anterior "MEMORANDUM" recibió oportuna respuesta del Gobierno colombiano mediante una "CONTRA MEMORIA" elaborada por el Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia que, entre otras cosas y argumentos, recogía :

"...Este Ministerio juzga indispensable hacer las siguientes observaciones, que presenta muy respetuosamente al Sr. Ministro, para conocimiento de su Gobierno".

" El haber iniciado Colombia la negociación, no exime a su Gobierno del deber de someterla, para poder ratificarla, a la aprobación del Congreso, al cual corresponde la facultad constitucional de aprobar o desaprobado los Tratados que el Gobierno celebre. Esta formalidad fue reconocida inicialmente por el Gobierno de la Unión Americana en el curso de las negociaciones, como se vé en los artículos 25, 26 y 28 de su proyecto de Convención, fechado el 28 de noviembre de 1902. Uno de esos artículos, el 25 dice textualmente que aquella se canjeará una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de ambos países, y esa condición se estipuló en los artículos 25 y 28 de la Convención suscrita en Washinton el 22 de enero de 1903, el último de los cuales en la parte pertinente dice así:

Art. 28. Una vez firmada esta Convención por las partes contratantes, será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se canjeará en Washinton dentro del término de ocho meses, contados desde su fecha, o antes, si es posible".

" El Gobierno de los Estados Unidos pasó la Convención al Senado en solicitud de su concepto de ratificación, y en aquél cuerpo el debate fue largo y vehemente, que no vino a ser aprobada sino en las subsiguientes sesiones extraordinarias; y ha podido ser negada sin menoscabo de ningún derecho de Colombia, como puede ser negada aquí sin ningún menoscabo de ningún derecho de los Estados Unidos".

" El haber propuesto una negociación no implica necesariamente que la apruebe, ni en todo ni en parte, el Cuerpo Legislativo del país que la inició. Entre las prácticas internacionales que comprueban esta afirmación podría citarse el incidente ocurrido entre los mismos Estados Unidos y Su Majestad Británica acerca del proyecto de Tratado para abrigar el conocido con el nombre de Clayton-Bulwer, de 1850, tal proyecto, si no estoy mal informado, fue iniciado por el Gobierno de la Unión Americana y no obstante eso, el Senado propuso que se modificara...

...Su Majestad Británica no aceptó esta modificación, y su negativa difirió por algún tiempo la aprobación y ratificación del Tratado".

" Si el iniciar la negociación de un Convenio implicara correlativa obligación de aprobación del Organo Legis-

lativo, el someterlo a su decisión sería un requisito ilusorio, por cuanto la facultad de hacer tratados con las potencias extranjeras sería en realidad atribución exclusiva del Poder Ejecutivo, lo que pugna abiertamente con el espíritu y la letra de la Constitución de esta República".

" El Gobierno de Colombia ha atribuido a la negociación toda la importancia que le corresponde, por los grandes intereses políticos y comerciales a ella vinculados..."

" ¿ Cuando hay demora indebida en la ratificación de un Tratado hasta el extremo de que las relaciones amistosas con la otra parte contratante queden seriamente comprometidas ? En esta República existiría la demora indebida si, habiendo sido ordenada la ratificación por la Ley, el Poder Ejecutivo desatendiera esa disposición con el evidente propósito de causar perjuicio a su propia Patria o a la otra Nación interesada en el pacto, pero como ya se ha expresado, el requisito previo de la aprobación Legislativa es indispensable para el cambio de las ratificaciones; y antes de que esta se efectúe, el Tratado no es sino un Proyecto que, según la Ley de las Naciones, no produce derechos ni deberes y por lo mismo, conforme a esa Ley, omitir o demorar la ratificación no apareja la adopción de medidas que hayan de alterar las relaciones amistosas entre los países; si hubiera de aparejarla, el pacto sería ocasionado a serios peligros en vez de ser elemento de bienestar y de progreso, lo cual no teme Colombia que esté en la política de la gran República que ofrendó la sangre de sus hijos para libertar a Cuba, después de haber impedido que se desintegrara la Venezuela como resultado de su cuestión de límites con la Gran Bretaña..."

" Si el Congreso, usando de una prerrogativa inherente a la soberanía nacional, no aprobase el pacto de referencia, porque a su juicio no es conveniente para la República, lo hará, estoy seguro, sintiendo en no acceder a los deseos del Gobierno y Congreso de los Estados Unidos..."

La correspondencia diplomática española, mediante la Nota Número 17 fechada en Washinton el 26 de enero de 1903, que el representante de España en aquella ciudad nos permite conocer que las negociaciones entre Colombia y los Estados Unidos habían terminado con la firma del Tratado Herrán-Hay, pues, en la Nota citada se le expone al Ministro de Estado español lo siguiente :

" Muy Señor Mio.- En confirmación de las noticias que adelante a V. E. en mi despacho nº 9 del corriente tengo ahora la honra de remitir a V. E. el texto que publica hoy la prensa del Convenio entre esta República y la de Colombia



relativo al arriendo del territorio ribereño del Canal de Panamá, a la construcción del mismo y a las condiciones en que los Estados Unidos ejercerán jurisdicción en los territorios arrendados y en los puertos de Panamá y Colón".

" El Convenio en general ha sido muy favorablemente acogido por la opinión, y será según se me asegura, ratificado en breve por el Senado". (Véase: Documento Número 39 del Apéndice Documental).

Siguiendo la cronología de los acontecimientos, en la fecha 18 de marzo de 1903 el representante de la Legación de España en Washington comunica al Ministro de Estado español que, efectivamente el Senado de los Estados Unidos había ratificado el Tratado y, asimismo comunicaba que agotado dicho trámite estadounidense el paso siguiente correspondía darlo al Congreso Colombiano. En todo caso vamos a reproducir el texto que utilizaba el representante de España en Washinton :

" Excmo. Señor"

" Muy Señor Mio.- Tengo la honra de poner en su conocimiento que sometido a la deliberación del Senado en sesión extraordinaria, el Convenio ajustado entre Colombia y los Estados Unidos, para la construcción del Canal de Panamá, y después de rechazadas las numerosas enmiendas presentadas por el Senador Morgan, dicho Convenio ha sido ratificado anteayer en la misma forma en que fue firmado por los Plenipotenciarios de ambos países, y que tuve la honra de remitir a V. E. en despacho anterior".

" De mis conversaciones con el Encargado de Negocios de Colombia en esta capital, he podido colegir que la ratificación del Convenio por parte del Congreso de Colombia habrá de presentar dificultades. Sin embargo, en las esferas oficiales de este país prevalece optimismo al respecto...".(Véase: Documento Número 40 del del Apéndice Documental).

El segundo párrafo de la Nota anterior y que el Representante de España en Washinton envía al Ministro de Estado español, enuncia el punto o tema siguiente de nuestra investigación, cual es: El rechazo del Congreso de Colombia del Tratado Herrán-Hay y la independencia de Panamá de Colombia, 1903.

22. EL RECHAZO POR EL CONGRESO DE COLOMBIA DEL TRATADO HERRAN-HAY Y LA INDEPENDENCIA DE PANAMA DE COLOMBIA. (1903) (Documento Número 31)

Quizá para comprender mejor el desarrollo del subtítulo arriba mencionado (que constituye la parte final de nuestro estudio-investigación) sea menester indicar que hemos decidido abordar conjuntamente ambos temas porque además de su histórica interrelación, sucesos coetáneos en el tiempo y en el espacio, fueron consecuencias de causas exógenas y endógenas que, por un lado, llevaron a la construcción del "Canal Americano" y, por otro, estuvieron presentes en la "Independencia del Istmo de Panamá" de Colombia.

Así, podríamos decir que una de las causas que gravitan sobre la antes dicha Independencia era el riguroso centralismo bogotano que fue instaurado por la Constitución Colombiana de 1886 (para las fechas aún vigente) que finalmente provocó la denominada Guerra de los Mil Días (1889-1903), enfrentamiento bélico civil que provocó unas condiciones especiales en el Istmo de Panamá, primero, porque contrariamente a lo que sucedía en el resto del territorio colombiano, donde en Partido Liberal claudicaba, en el Departamento de Panamá se tomaban las armas bajo los pendones del Liberalismo cuyos dirigentes lograron formar el ejército que más tarde se conocería con el nombre de "Ejército Popular Panameño", que luchó con todas sus fuerzas para combatir el centralismo bogotano que, y a manera de ejemplo, podríamos decir que en los 18 años que preceden a la Independencia se había dignado nombrar únicamente dos gobernadores autóctonos del Departamento de Panamá.

Otra causa, de las denominadas por nosotros endógenas, viene constituida por el rechazo del Tratado Herrán-Hay por parte del Organo Legislativo Colombiano (Senado y Congreso), puesto que "figuras representativas del Panamá de aquél entonces se habían manifestado públicamente favorables al Tratado Herrán-Hay" (65) y para ratificar dicha tendencia panameña pueda ser útil acudir al autor panameño Oscar Terán que en su conocida obra "Del Tratado Herrán-Hay al Bunau-Varilla", reproduce una serie de telegramas y noticias referentes a las reacciones en el Istmo de Panamá por el rechazo del mencionado Tratado, como son las siguientes:

" Washington, 4 de septiembre de 1903 "

Agentes revolucionarios de Panamá aquí. Ayer, el editor de La Estrella de Panamá tuvo larga entrevista con el Secretario de Estado. Si el Tratado no ha sido aprobado antes del 22 de septiembre, es lo probable que ocurra una revolución sostenida por el Gobierno Americano". (66)

La anterior fue una comunicación que el Embajador de Colombia en Washington remitió a su Gobierno y concretamente al Ministro de Relaciones Exteriores.

Otro testimonio tomado de la obra de Oscar Terán es el siguiente :

" El 20 de septiembre de 1903, tomó posesión del cargo de Gobernador del Departamento de Panamá, el Sr. José de Obaldía, en reemplazo de Facundo Mutis Durán. En su discurso inaugural se expresó en términos como los que se leen:

El problema del Canal Interoceánico, que ya requiere solución pronta, es para la Nación, y muy especialmente para esta tierra querida, de extraordinaria gravedad. Mantengo, porque son bien medidas y sinceras, las opiniones que sobre materia tan interesante he emitido como Senador de la República, espontáneamente elegido. He considerado y considero que los intereses universales, que ya reclama urgidos la construcción de una vía marítima que una el Océano Atlántico con el Pacífico, tiene derecho a nuestra

cooperación, y que concesiones cuyo objeto sería servir esos intereses aún cuando implicaren algún sacrificio de soberanía, no serán juzgados indecorosos". (67)

José de Obaldía, quién posteriormente sería el segundo Presidente de la República de Panamá y primer Encargado o Embajador de Panamá ante el Gobierno de Washinton, en las anteriores palabras dejó definida la actitud pro-canalera de la clase dominante en el Istmo. (68).

Como causa exógena de los hechos que nos vamos a dedicar a estudiar puede citarse el ya conocido imperialismo norteamericano que con ánimo de realizar su canal favorece todas las gestiones que realiza Philippe Bunau Varilla, tanto para llevar a buen fin las negociaciones de la concesión de la Compañía Nueva del Canal de Panamá a Estados Unidos, como para ir preparando, con el respaldo de panameños la independencia del Istmo de Colombia.

## 22.1. EL RECHAZO DEL TRATADO HERRAN-HAY.

Como se sabe, el 22 de enero de 1903, el Senado de los Estados Unidos ratificó el Tratado Herrán-Hay y previo cumplimiento de dicho trámite y acorde con el contenido del mismo Tratado, otro tanto correspondía realizar al Organo Legislativo colombiano en cumplimiento de disposiciones constitucionales.

La mayoría de los estudiosos del tema del Canal coinciden que, al margen de otras consideraciones la razón fundamental que esgrimió, tanto el Senado como el Congreso de Colombia para retificar Herrán-Hay, se debió a una Nota Conminatorio del Ministerio Norteamericano (69) circunstancia que alcanza ratificación en la correspondencia

diplomática mediante una Nota, fechada en Bogotá el 26 de octubre de 1903 y que el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado español expresándole lo siguiente:

"Excmo Señor:

El Senado de Colombia, mortificado por una Nota conminatoria del Ministro Norteamericano, negó por unanimidad la autorización que de él se solicitaba para el efecto requerido.

Haciendo saber luego al Gobierno de la Nación que no había tratado de interirle desaire alguno, sino que había desechado el Tratado por considerarle inconstitucional, encargó a una Comisión de su seno que redactase un nuevo proyecto de Convenio". (Véase: Documento Número 41 del Apéndice Documental).

A pesar de que el Gobierno de Washington había advertido al de Colombia que no iba a aceptar ninguna modificación al Tratado Herrán-Hay, en la fecha del 12 de agosto de 1903 el Senado Colombiano no ratificó dicho Convenio por considerarlo inconstitucional y lesivo a la soberanía de Colombia y acto seguido nombró una Comisión que redactase otro Tratado y en cumplimiento de ello la correspondencia del Ministro Residente de España en Bogotá nos permite conocer que efectivamente:

"...una Comisión del Senado (Colombiano) ha redactado un proyecto de ley (del que tengo la honra de acompañar adjunto un ejemplar) por el que varía radicalmente el primitivo.

El lunes 14 debe empezar a discutirse, ignoro la suerte que pueda seguir pues el gobierno no le patrocina y las Cámaras están en un grado de descomposición tal que no se puede prever de un día para otro lo que sucederá.

El Senado se halla en abierta oposición con el Congreso y viceversa; pero ambos son enemigos del Ejecutivo... Todos los días en sesiones borrascosas se increpa al presidente y a su gobierno pidiéndoles sus puestos y haciéndoles reponsables de sus torpezas y desaciertos, del estado en que se ha colocado el país... y en toda la República se habla de separación de provincias y de la pérdida de Panamá como si se tratase del asunto más natural...

Aún se ignora aquí el efecto que en los Estados Unidos ha producido la noticia de la votación en contra del Tratado Herrán-Hay". (Véase: Documento Número 42 del Apéndice Documental).

El citado Proyecto de Ley, que había sido elaborado por una Comisión del Senado y que contenía las modificaciones del Tratado Herrán-Hay, constaba de tres artículos que así rezaban:

"Artículo.- Ratifícase la improbación dada al día 12 de agosto en curso por la Cámara del Senado a la "Convención entre la República de Colombia y los Estados Unidos, para la construcción de una canal interoceánico entre los Océanos Pacífico y Atlántico" celebrado en Washington el 22 de enero del corriente año de 1903.

Artículo.- Invístese al Presidente de la República de todas las facultades necesarias para que en cualquier tiempo en que lo crea conveniente y oportuno proceda a celebrar Tratados públicos o Convenios para la apertura de un Canal Interoceánico a través del istmo de Panamá, o a contratar la construcción de la misma obra con sociedades particulares que den suficientes garantías de poder llevarla a cabo dentro del término que se fije..." (Véase: Documento Número 34 del Apéndice Documental)

Conocido en el Istmo de Panamá que el Tratado Herrán-Hay había sido rechazado por el Congreso de Colombia, la desesperación de los istmeños llegó a su climax y fiel reflejo de esa situación lo constituye el Discurso pronunciado ante esa corporación legislativa por el Representante de Panamá, Sr. Luis de Roux, en la sesión celebrada el 2 de octubre de 1903, en el cual expresó los siguientes conceptos respecto a los efectos de la postergación de la discusión y decisión final sobre el Tratado Herrán-Hay:

"... He dejado para último, como en las funciones de fuegos artificiales, lo que suele llamarse el "Trueno Grande": el Canal de Panamá.

Improbada por el Senado Colombiano la Convención Herrán, el Gobierno americano ha decidido inmediatamente entablar negociaciones con Nicaragua, según se lo ordena de modo perentorio la Ley Spooner. Pero el Presidente norteamericano

no ha hecho eso, sino que ha declarado, como todo el mundo lo sabe, que aguardará la próxima reunión... El Ministro de los Estados Unidos en Bogotá comunicó oficialmente al Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, que improbada la Convención, el Gobierno americano tomaría medidas penosas para los amigos colombianos al reunirse en el próximo invierno (diciembre).

El Sr. Roosevelt, candidato otra vez a la presidencia, tiene como capítulo primordial de su programa la apertura del Canal Americano. Ha convocado al Congreso a sesiones extraordinarias para principios de noviembre entrante, cuando debe reunirse ordinariamente, los primeros días de diciembre...

Las barretadas americanas habrán de darse en nuestro Istmo desde que principie en los Estados Unidos la lucha electoral; y lo van a hacer con nuestra voluntad o sin ella: Señor Presidente: Dígnese Vuestra Excelencia ordenar que conste en el Acta del día de hoy que el Representante de Panamá conceptúa peligroso para la integridad nacional que el actual Congreso SE DISUELVA sin resolver el problema del Canal Interoceánico. Yo haré uso de esa declaratoria para justificar mi previsión cuando los hechos de todo un pueblo que se deje sacrificar ante la incompetencia o la depravación de sus legisladores... (70)

Así pues, una vez que el Senado colombiano hubo rechazado el Tratado Herrán-Hay, "los intereses franceses e istmeños unieron sus esfuerzos para la construcción de un nuevo Estado que pudiera negociar con los Estados Unidos otro Tratado y así Don José Agustín Arango, iniciador del movimiento secesionista, había expresado al capitán J.R. Beers, a la sazón Agente de Fletes del Ferrocarril, la "practicabilidad de llevar a cabo la separación del Istmo, quedando así Panamá en aptitud de celebrar con el Gobierno americano un tratado análogo al rechazado por el Congreso colombiano para la apertura del Canal".

Ahora bien, la coincidencia y concordancia, desde el rechazo del Tratado Herrán-Hay, de los intereses franceses e istmeños, así como había sido antes de rechazo la de los franceses y colombianos explican el proceder del Coronel J.R. Shaler y de Herbert G. Prescott, pues ellos como Superintendente general y Superintendente, respectivamente,

del Ferrocarril de Panamá, trabajaban en una Compañía para cuyo accionista principal y mayoritario era de vida o muerte que el Canal se construyera por Panamá, so riesgo de perder todos los millones que habían invertido en la colosal empresa del Canal Interoceánico. (71).

Como se sabe, el 3 de noviembre de 1903, un mes después del rechazo definitivo del Organo Legislativo de Colombia del Tratado herrán-Hay, Panamá declara su independencia de Colombia. En los 15 días siguientes "negocia" Bunas-Varilla el Tratado que se firma el 18 de noviembre, denominado Hay-Bubau Varilla.

El acto de independencia fue explicado por los miembros de la Junta de Gobierno Provisional en una sesión del Consejo Municipal de Panamá, donde se lee un "ACTA DE SESION CELEBRADA POR EL CONSEJO MUNICIPAL DE PANAMA EL 4 DE NOVIEMBRE DE 1904", que se conoce comúnmente como "ACTA DE INDEPENDENCIA" (72) y un MANIFIESTO DE LA JUNTA PROVISIONAL DE GOBIERNO DE 3 DE NOVIEMBRE DE 1903, documento este último del cual vamos a reproducir algunos de sus contenidos por guardar relación directa con nuestros estudios y propósitos.

#### "MANIFIESTO DE LA JUNTA PROVISIONAL

#### DE GOBIERNO DE NOVIEMBRE DE 1903"

"El acto trascendental que por movimiento espontáneo acaban de ejecutar los pueblos del Istmo de Panamá es consecuencia inevitable de una situación que ha venido agravándose día por día.

"Larga es la relación de agravios que los habitantes del Istmo hemos sufrido de nuestros hermanos colombianos; pero esos agravios han sido soportados con resignación en aras de la concordia y de la unión nacional, si su reparación hubiera sido posible y si hubiéramos podido abrigar fundadas esperanzas de mejoramiento y de progresos efectivos bajo el sistema a declarar solemnemente que tenemos el convencimiento sincero de que era vana toda esperanza e



inútil todo sacrificio de nuestra parte.

El Istmo de Panamá fue gobernado por la República de Colombia con el criterio estrecho que en épocas ya remotas aplicaban a sus colonias las naciones europeas: el pueblo y el territorio panameño era una fuente de recursos fiscales y nada más.

Los contratos y negociaciones sobre el Ferrocarril y el Canal de Panamá y las rentas nacionales recaudadas en el Istmo han producido a Colombia cuantiosas sumas que no enumeramos en este escrito destinado a la posteridad como impulsados por un espíritu mercantil, que no ha sido ni es nuestro móvil; y de esas cuantiosas sumas el Istmo no ha recibido el beneficio de un puente para ninguno de sus numerosos ríos; ni el de la construcción de un camino entre sus poblaciones; ni el de un edificio público, ni el de un colegio; ni ha visto tampoco interés alguno en fomentar su industria, ni se ha empleado la más ínfima parte de aquellos caudales en propender su prosperidad.

Ejemplo muy reciente de lo que a grande resgos dejamos es lo acontecido con las negociaciones del Canal de Panamá, consideradas por el Congreso y desechadas de un modo sumario. No faltaron hombres públicos que declararon su opinión adversa fundados en que sólo el Istmo de Panamá sería favorecido con la apertura de la vía en virtud de un tratado con los Estados Unidos, y que el resto de Colombia no recibía beneficios directos de ningún género con aquella obra, como si esa razón, aún teniéndose por evidente, justificara el daño irreparable y perpetuo que se le ocasionara al Istmo con la improbación del tratado en la forma en que lo fue, que equivalía a cerrar la puerta a futuras negociaciones..." (73).

Con relación a los sucesos de la Independencia de Panamá de Colombia, el Ministro Residente de España en Washington envía la Nota Número 168, de 7 de noviembre de 1903, al Ministro de Estado español, haciendo referencias sobre los sucesos de Panamá, del modo siguiente:

"Muy Señor Mío:

Para quien haya seguido atentamente el curso de los debates en el Congreso de Bogotá, sobre la ratificación del Tratado Herrán-Hay, relativo al Canal de Panamá, y haya asimismo observado los comentarios de esta prensa y las manifestaciones de altísimos personajes de este Gobierno, cuando se tuvo aquí la noticia de haber rechazado Colombia dicho Tratado, no ha sido una sorpresa el desarrollo de los recientes acontecimiento en el Istmo, ni la complicidad de las autoridades americanas en el levantamiento, ni menos el reconocimiento de la nueva República por este Gobierno que se considera inminente, y era el corolario obligado del

apoyo prestado por los Estados Unidos...

...la acción de este Gobierno ha sido tan desembozada, tan desprovista de toda apariencia de formas y consideraciones tan contraria a los principios y teorías sustentadas por esta República desde su nacimiento, que ha sorprendido a los más acérrimos partidarios de este Gobierno; disgustando a la gran mayoría del Cuerpo Diplomático aquí acreditado y ha movido a alguno que otro campeón solitario de la conciencia nacional a dirigir acerbos ataques contra Mr. Roosevelt.

Es evidente, que dado el interés de los Estados Unidos en apoderarse del Istmo y construir un Canal, ni los escrúpulos tibios de los amigos de esta Administración, ni los ataques de sus enemigos, ni la indignación de la opinión en Sudamérica y en Europa, podían, en lo más mínimo, contrarrestar la acción del Presidente basada en la conciencia de su fuerza y de su audacia, que es uno de los elementos que mayormente halagan hoy al pueblo americano y más directamente han contribuido a la popularidad de Mr. Roosevelt..." (Véase: Documento Número 43 del Apéndice Documental)

El Ministro de España en Washington, una vez expuestos los hechos sucedidos en Panamá e informar del estado de opinión, sobre los mismos, en Estados Unidos, se apresuraba a emitir un juicio futurible sobre la celebración de un nuevo Tratado, esta vez, entre los Estados Unidos y la República de Panamá. Sobre ello, en la Nota que venimos comentando puede leerse al respecto:

"...Por tanto, el Tratado relativo al establecimiento perpetuo de los Estados Unidos puede ya considerarse como hecho consumado y la construcción del Canal de Panamá como su consecuencia inmediata. Serán vanas las tentativas que haga Colombia para mover la opinión en ambos hemisferios, vanos también sus esfuerzos por reconquistar su perdido territorio, porque por una parte, después de la Guerra con España, parece Europa haber olvidado ciertos principios de justicia y que antes la movieron a intervenir en América, y porque, por otra parte, este Gobierno lleva el cinismo para declarar que se opondrá por la fuerza a que Colombia trate de recobrar el Istmo...

También se vislumbra alguna oposición por parte del pueblo francés a la cesión de los derechos de la Antigua Compañía a los Estados Unidos. Más, esta oposición, si llega a significarse, podrá crear algún embarazo al Gobierno francés, pero nunca podrá detener el curso de los Estados Unidos en su marcha invasora hacia la conquista del Hemisferio Norte de América, que más o menos esbozadamente es hoy o será mañana el objeto de su política." (Véase:

## Documento Número 43 del Apéndice Documental)

Ante los sucesos ocurridos en el Istmo de Panamá el Gobierno de Colombia naturalmente reacciona con acciones y gestiones a surtir efectos en la propia Bogotá, en el Istmo de Panamá, todo ello acompañado de la más ágil búsqueda de apoyo internacional depositando un voto de confianza al Ministro Residente de España en Bogotá en lo que respecta a la solidaridad de los gobiernos europeos y prueba de ello es el siguiente texto recogido en la Nota Número 63 que el último de los citados envía al Ministro español donde puede leerse:

"Muy Señor Mío:

Esta mañana ha venido a mi casa un amigo del Presidente de la República para indicarme que ese Señor me agradecería pasase por su Palacio pues deseaba hablarme. Acto seguido acudí a ese llamamiento ofreciéndome al Sr. Marroquín para lo que pudiera ser útil.

Me dijo que deseaba hacer un llamamiento a las Naciones europeas pidiéndoles que intercedieran cerca de los Estados Unidos para que el Gobierno de Washington reprobara la sublevación de Panamá y dejará libertad a las tropas del Gobierno para que pudieran batir y someter a los rebeldes; y que había pensado en mí para que le dijera si me hallaba dispuesto a explorar el ánimo de mis colegas alemán e inglés. Le contesté que, deseosos siempre de ayudar en cuanto pudiera, tendría el mayor gusto en expedir el cablegrama en la forma que deseaba, y que acto continuo vería a mis citados colegas y volvería con la contestación que de ellos recibiese.

El Barón Von Gruman, Encargado de negocios de Alemania empezó por poner algunos reparos, pues había recibido órdenes de su Gobierno de no mezclarse en nada del asunto que al Canal se refiriese, pero le dije que de expedir un telegrama lo encabezaría diciendo: 'El Presidente de la República encarga...' y entendía yo que así cumplíamos un deber de cortesía ante quien estábamos acreditados y en nada absolutamente nos comprometía, pues nuestros respectivos gobiernos decidirían después lo que les conviniese hacer. Me contestó enseguida que si yo redactaba el cablegrama con ese encabezamiento, tendría el mayor gusto en satisfacer los deseos del Presidente, que se lo manifestara así y que me autorizaba a redactar el despacho que tendría mucho gusto en firmar siempre que fuese idéntico al mío...

...a Mr. Welby, Ministro de Inglaterra, le expuse cuanto el Señor Presidente me había encargado, le dije lo que al Barón

Von Grumen me había contestado y le manifesté la forma en que iría encabezado el cablegrama; me contestó después de oirme atentamente que tendría mucho gusto en ser agradable al Señor Presidente y que firmaría el despacho que yo redactara y firmara.

Volvía al Palacio de San Carlos a car cuenta del resultado de mis gestiones y el Señor Presidente quedó muy agradecido a las muestras de simpatía que acaba de recibir de los Representantes citados y me pidió que redactara el cablegrama; lo hice de acuerdo con las ideas que me expresó y lo aprobó en todo quedando sumamente complacido de mi buen deseo y del interés que le había demostrado y que era -me dijo- el que esperaba del Representante de la Madre Patria y de un amigo suyo y de Colombia.

Me preguntó el Presidente si yo creía, como ellos creen que la Compañía Francesa del Canal habría adelantado fondos para ayudar a la revolución; a esto le contesté que nada de positivo podía saber (pues en Bogotá se carece completamente de noticias) pero se suponía que todo lo que está pasando en Panamá y lo que pienso que por desgracia pasará próximamente se debe a mi juicio única y exclusivamente a los Estados Unidos.

Me preguntó, también, si yo creía que el cablegrama de que tengo la honra de hablar de V.E. en este despacho, dará por resultado el que Europa intervenga en favor de Colombia, a lo que le contesté que me alegraría equivocarme pero que a mi juicio Europa no se mexclará en nada si los Estados Unidos han tomado ya sus precauciones y se han decidido a tomar parte activa en el asunto del Istmo..." (Véase: Documento Número 44 del Apéndice Documental).

Con respecto a las acciones que el Gobierno colombiano había adoptado con carácter y efectos internos, la Nota Número 64, fechada en Bogotá el 12 de noviembre de 1903 y que el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado español, nos permite leer lo siguiente:

"Excmo. Señor:

Muy Señor Mío. Esta mañana me mandó llamar el Señor Presidente de la República... y me dijo que se había recibido una Nata de Mr. Beaupré, Ministro Americano, que era exacta tradccuín de un largo telegrama cifrado de Mr. Roosvelt, y en ella se inspiró el Sr. Marroquí para redactar el telegrama al Sr. Betancourt diciéndole que 'El y los Ministros Colombianos en Europa protestan ante esos Gobiernos por la falta de cumplimiento por parte de los Estados Unidos del Tratado de 1864, por la ayuda que han brindado a los sublevados y porque no dejan a los tropas de

la República a sofocar la rebelión que aún cuenta con medios y fuerzas para ello y está el Gobierno rodeado por todos los partidos políticos...

El Gobierno ha declarado en estado de sitio los Departamentos de Panamá y del Cauca; ha declarado, también, turbado el orden en Bogotá; ha formado una Junta que se llama 'Consultiva' compuesta de los más caracterizados personajes de esta capital para que delibere y proponga al Ejecutivo lo que proceda hacer en estos momentos críticos; ha enviado una Comisión presidida por el General Reyes, designado de la República y candidato a las próximas elecciones presidenciales, quien va investido de los más amplios poderes y decidirá si debe ir a Panamá o a Washington, pues a su salida aún se ignora aquí el alcance de la sublevación y la actitud que adoptarían los Estados Unidos...(Véase: Documento Número 45 del Apéndice Documental)

El Presidente de Colombia, J.M.Marroquín, entre las instrucciones que daba al General Reyes, Jefe de la Delegación que viajó a Panamá para conseguir la reincorporación de ésta a Colombia, se encontraban éstas:

"...La opinión del Consejo de Ministros es que Usted se traslade a la mayor brevedad a ofrecer a los panameños lo siguiente: Completa autonomía, en virtud del cual pueden construirse en Estado Federal como en 1855, y disponer de todas sus rentas y de los millones que por el Tratado Herrán-Hay correspondían a Colombia.

Esta medida será ratificada inmediatamente (o por lo menos el Ejecutivo no omitirá esfuerzo para conseguir este resultado) por el país, representado por un Consejo de Delegatarios para construir el cual se está consultando ya a los Consejos Municipales de la República.

Usted procurará despertar el sentimiento nacional en Panamá para esta idea, haciéndoles presentes la mala situación política en que han quedado los portorriqueños, a quienes no se considera como ciudadanos americanos.

Arosemena, Porras, Santo Domingo Vila, Aizpuru, Correoso, Oblaldía, Fubieta, etc. pueden apoyarlo; se trata tan sólo de salvar la integridad nacional. El Gobierno seguirá procurando reconquistar el Istmo si los Estados Unidos lo permiten...(74).

Por otra parte, el Presidente de Colombia, J.M.Marroquín decide enviar por cable una protesta a los Presidentes de las Repúblicas

Hispanoamericanas que era del tenor que citamos:

"Señor Presidente.

Sabe Vuecencia que en el Departamento de Panamá se ha dado el grito de separación, no ya por las razones de Orden Superior que han motivado siempre las guerras de Independencia, sino por un sentimiento de impaciencia, de codicia que no ha tenido obstáculos en valerse de medios tan reprochables como el de sobornar la Guarnición del Istmo, induciéndola a traicionar a la Patria.

Como la causa de la soberanía e integridad de los Países de América Latina, es solidaria, pues todos los que tiendan a desmembrarla, sabrán que labran su debilidad y los expone a ser víctimas de los más fuertes, haciendo infructuosa la magna obra de los que les dieron Autonomía e Independencia.

Mi Gobierno espera fundadamente que los pueblos hermanos de la América Española, cooperarán con sus muestras de simpatía a la labor patriótica que he emprendido, de mantener la unidad de Colombia, y darán su improbación elocuente a los actos de lesa Patria que se están cumpliendo en el Istmo de Panamá. Si estos llegan a consumarse, constituirán el más peligroso antecedente para el porvenir de estos países.

Mi Gobierno y la Nación que me acompaña en esta hora suprema, tienen el inquebrantable propósito de conservar la integridad sin ahorrar en la contienda ni los recursos del País ni la sangre de sus hijos.

Su Grande y Buen Amigo  
José Manuel Marroquín.

(Véase: Documento Número 46 del Apéndice Documental)

Si los testimonios anteriores nos demuestran que las autoridades colombianas realizaron todas las gestiones que estaban a su alcance para lograr el movimiento de secesión en el Istmo no fuese definitivo, por otro lado, los representantes nativos del Departamento de Panamá también despliegan acciones en orden a consolidar su reciente independencia y en prueba de ello vamos a leer la Nota que el recién Ministro de Relaciones Exteriores de España solicitando el reconocimiento como nuevo Estado.

Señor Ministro:

Para conocimiento de vuestro Gobierno os participo que el día 3 de noviembre de este mes, el Departamento de Panamá, por medio de acción popular incruenta, se constituyó en Nación Independiente bajo la denominación de República de Panamá, quedando su Gobierno a cargo de un Triunvirato denominado "Junta de Gobierno Provisional", la cual Junta, designo al infraescrito Ministro de Relaciones Exteriores de la naciente República.

Como todas las poblaciones del territorio panameño aceptan unánimemente la transformación política que acabo de daros cuenta, y no existe oposición alguna a ella, dentro de la República de Panamá, reinando en ella el orden más completo; como el nuevo Gobierno ajusta sus actos a las prácticas de las Naciones civilizadas y cumple y está dispuesto a cumplir todos los tratados públicos que hasta el 3 de este mes existían entre Colombia y otros países, en cuanto puedan ser cumplidos sin que afecte la soberanía e independencia de la República en cuyo nombre os dirijo esta carta.

Y finalmente, como las cívicas tropas colombianas que hubieran podido oponerse a las de la República, se retiraron voluntariamente de su territorio el día 5 del mes en curso, es de esperarse que el Gobierno de S.M. reconocerá oficialmente la existencia de la República de Panamá, lo que formalmente solicito, y entrará en relaciones con ella, como así lo ha hecho ya el de los Estados Unidos".

Con sentimiento de consideración y estima, me suscribo atento servidor. (Véase: Documento Número 47 del Apéndice Documental)

El anterior documento sirve para poner de manifiesto que el Gobierno de la recién constituida República de Panamá iniciaba la correspondiente política diplomática en orden a obtener el reconocimiento como Estado a nivel internacional y, estimando que estas gestiones se prolongaron casi por el término de un año, hemos decidido constreñir nuestra exposición en el desarrollo de las negociaciones para obtener el conocimiento de Estados Unidos, Francia y, por supuesto, la propia España.

Siendo ello así, en la fecha del 11 de noviembre de 1903, el Señor A.M.Beaupré, Ministro Residente del Gobierno de Washington en Bogotá expresaba lo siguiente en el documento que a continuación

leemos:

"Legación de los Estados Unidos.

Bogotá, Noviembre 11 de 1903

Señor:

Tengo el honor de informar a V.E. que esta tarde a las tres y media recibí telegrama de mi Gobierno en el sentido de que habiendo el pueblo de Panamá, por un movimiento aparentemente unánime, disuelto sus lazos políticos con Colombia y reasumido su independencia adoptando un Gobierno propio, de forma republicana, con el cual ha entrado en relaciones el Gobierno de los Estados Unidos, el Presidente de los Estados Unidos, de acuerdo con los vínculos de amistad que por tan largo tiempo recomienda muy encarecidamente a los Gobiernos de Colombia y de Panamá el pacífico y equitativo arreglo de todas las cuestiones entre ellos.

El declara que está obligado, no sólo por los Tratados existentes, sino también por los intereses de la civilización, a procurar que el pacífico tráfico del mundo por el Istmo de Panamá no sea interrumpido ya más por una sucesión de guerras civiles.

Acojo esta oportunidad para reiterar a V.E. las propuestas de mi más distinguida consideración.

M.A.Beaupré.

A.S.E. Dr. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia". (Véase: Documento Número 48 del Apéndice Documental)

Ya en la Nota Número 170, el Representante de España en Washington en la fecha de 12 de noviembre de 1903, comunica al Ministro de Estado español el reconocimiento inmediato del Gobierno de Panamá por el de los Estados Unidos, de la siguiente forma:

"Excmo. Señor.

"Muy Señor Mío. tengo la honra de poner en conocimiento de V.E. que ayer he sido recibido con el ceremonial de costumbre por el Presidente de esta República, el Ministro Plenipotenciario acreditado por el Gobierno del Istmo de Panamá cerca del de los Estados Unidos. Como verá V.E. por los discursos cambiados, que remito adjunto, el acto ha constituido un verdadero reconocimiento solemne de la nueva República en vez del reconocimiento informal que en un principio se creyó había de ser dispensado al Gobierno de facto establecido en Panamá.



La significación del apresuramiento con que procede el Gobierno Federal, aunque obvia, en vista de la urgencia con que desea ajustar el Convenio relativo al Istmo, y contrarrestar su perdido territorio, no ha dejado de impresionar la opinión pública en sentido pesimista, por atribuirse la acción del Ejecutivo a temores de complicaciones que previera al lanzarse a esta aventura y se citan la actitud de una parte de la prensa francesa y las protestas y propósitos de Colombia como pruebas de apoyo.

También se ha asegurado con muchos visos de verosimilitud, que el nuevo Representante del Istmo ha recibido instrucciones de sus Gobierno para solicitar a los Representantes de Washington de las naciones extranjeras, el reconocimiento de la nueva República y que a este fin piensa dirigir una Nota al cuerpo diplomático.

La actitud de mis colegas ante esta contingencia, me han asegurado muchos de ellos, será la de la más completa reserva, limitándose a transcribir a sus respectivos Gobiernos la Nota que les sea dirigida.

A menos que reciba instrucciones especiales de V.E., creo prudente conformar en este caso mi conducta a la que observen la mayoría de mis colegas europeos". (Véase: Documento Número 49 del Apéndice Documental)

La citada correspondencia diplomática española, nos permite conocer, por una parte que en los Estados Unidos se estaba gestando momento y las condiciones para la firma del Tratado Hay-Baunau Varilla, entre los Gobiernos de los Estados Unidos y el de la nueva República de Panamá, Tratado que, como se sabe fue definitivo en orden a que el Gobierno de Washington realizara su ansiado "Canal Americano" por territorio panameño; y por otra, nos permite conocer los trámites que realizó el Gobierno de Su Majestad española en orden al reconocimiento de la nueva República, procedimiento que, podríamos decir se inicia mediante la Nota Número 172 que el representante de la Legación de España en Washington envía al Ministro de Estado español en la fecha de 21 de noviembre de 1903, pudiéndose leer en aquella:

"Muy Señor Mío.

Como le anuncié a V.E. en mi despacho N°170, hoy he recibido la comunicación cuya copia remitor a V.E. adjunta, del Señor Banau-Varilla, Representante de Panamá cerca de

este Gobierno. Conformándose al acuerdo tomado por mis colegas, he contestado al Señor Baunau Varilla en la forma que verá V.E. (Anexo nº 2) y he teleografiado a V.E. como sigue:

Representante Panamá en Nota idéntica a la dirigida a mis colegas me pide notifique Gobierno de S.M. formación nuevo Estado independiente, De acuerdo con colegas me limito a acusar recibo de Nota y telegrafiar a V.E. aguardando como ellos sus instrucciones. Francia y Estados Unidos reconocen ya oficialmente nueva República. Ojeda. (Véase: Documento Número 50 del Apéndice Documental)

Como se acaba de leer, el Representante de España en Washington nos permite saber que, para la fecha de "1 de noviembre de 1903, tanto los Estados Unidos como Francia reconocía ya oficialmente a la nueva República de Panamá y para la fecha de 27 de noviembre del mismo Ministro de Estado español envía un Nota a los Representantes Diplomáticos de S.M. en el extranjero cuyo texto es el siguiente:

"A los Representantes Diplomáticos de S.M. en el extranjero"  
Madrid, 27 de noviembre de 1903.

"Deseando el Gobierno de S.M. conocer la actitud de las diferentes Potencias ante los sucesos recientemente ocurridos en el Istmo de Panamá; de R.O. comunicada por el Señor Ministro de Estado se servirá V. manifestar a este Ministerio a la mayor brevedad posible cual sea el criterio que adopte ese Gobierno cerca del cual se halla V.acreditado, tanto en punto al reconocimiento de la independencia de la nueva República formada como a los demás que son este asunto se relacionen".(Véase: Documento Número 51 del Apéndice Documental)

Evidentemente los criterios adoptados por los Estados Unidos en el conocimiento de la nueva República de Panamá eran de significación práctica, pero en todo caso, vamos a reproducir algunas "razones en que se apoyaba Estados Unidos para adoptar el dicho reconocimiento y que pueden leerse en la Nóta número 4, fechada en Washington el 8 de enero de 1904 y que el Encargado de Negocios de España envía al Ministro de Estado español, exponiéndole:

"... El Presidente Roosevelt acaba de acudir para la defensa de su mensaje al senador por Massachuset Mr. Henry Cabot Lodge, gran jurisconsulto notable, quién ha basado su discurso en los eternos principios del Derecho Internacional, con los que el Presidente pretende cubrir ignominiosa acción con Colombia. Roosevelt invocando el Derecho Internacional ; Resulta algo más que un sarcasmo !!..., Mr. Lodge en un discurso que duró más de dos horas, presentó el criterio y acción del Gobierno en Panamá como estrictamente ajustado a los principios del Derecho Internacional moderno sobre el reconocimiento de la Soberanía e Independencia de los Estados y la práctica seguida por esta República a partir de su fundación".

" El discurso..., contiene una primera parte de la doctrina sentada por los más autorizados tratadistas de Derecho Internacional; trata después de probar que el Gobierno no presenta en este caso ninguna contradicción con su criterio de siempre y el diverso concepto que de aquella parecen tener en cuanto a Colombia se refiere. Continúa con el cita de documentos de prueba remontándose a los tiempos de Adams y Monroe, y sostiene con textos de referencia que el reconocimiento de la soberanía de un Estado, para el que lo reconoce, depende únicamente de una mera razón de conveniencia suya, y para nada hay que tener en cuenta el origen de los derechos del nuevo Estado constituido. Ilustra por fin su discurso con ejemplos pertinentes y son varias las veces que cita y se refiere a España y sus colonias americanas, sin que por fortuna deslice una sola palabra que molestar pueda a nuestra Nación tan acremente tratada por otros oradores, incluso el agresivo Presidente Roosevelt...."(Véase: Documento Número 52 del Apéndice Documental).

En el deber de dar respuesta a su Ministro de Estado,  
el Embajador de España en París, pasa a exponer cuál fue el criterio adoptado por Francia en el reconocimiento de la nueva República de Panamá y de su mensaje podemos leer:

" Excmo. Señor "

" Muy Señor Mio. En contestación a la Real Orden Circular Nº 3 en la que V.E. se sirve manifestar el deseo del Gobierno de S.M. de conocer la actitud de esta República respecto a los sucesos recientemente ocurridos en el Istmo de Panamá, tengo la honra de poner en su conocimiento que en la entrevista que ayer tuve con Mr. Delcassé, me dijo esto que Francia había reconocido ya la nueva República. Me añadió que el haberse apresurado, obedece a las seguridades que el nuevo Gobierno le ha ofrecido de que los intereses franceses en aquella región, que son numerosos y de cuantía, estarán mejor amparados y más garantizados que bajo la protección del Gobierno colombiano, el cual había empleado reservas no

del todo tranquilizadores para esos mismos intereses...."(Véase: Documento Número 53 del Apéndice Documental).

En vista de lo expuesto, ya en la fecha de 2 de mayo de 1904, el Gobierno de S.M. española reconoce oficialmente a la nueva República de Panamá sobre la base de los siguientes pronunciamientos :

" Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá"

" Madrid, 2 de mayo de 1904 ".

" Muy Señor Mio.- Tengo la honra de poner en conocimiento de V.E. en respuesta a su atenta nota de 10 de noviembre último en que se sirve notificarme la proclamación como Estado independiente de la República de Panamá y haberse constituido el Gobierno de la misma , que el Gobierno de S.M. ha tomado la correspondiente nota de la nueva situación creada, reconociendo formalmente, al efecto, la independencia de dicha República y la constitución de su Gobierno, con quién procurará mantener en lo sucesivo las más amistosas relaciones.

Asimismo, al propio tiempo que tomo nota de la declaración de V.E. de que esa República se halla dispuesta a cumplir los Tratados públicos que antes del 3 de noviembre próximo pasado existían entre Colombia y los otros países, en cuanto puedan ser cumplidos sin que afecten su soberanía..."(Véase: Documento Número 54 del Apéndice Documental).

A continuación el Ministerio de Estado de España, mediante Circular Número 158, envía el siguiente comunicado a todas sus Embajadas, Legaciones y Consulados, haciéndoles partícipes que :

" De Real Orden, comunicada por el Sr. Secretario de Estado, pongo en su conocimiento, a los efectos oportunos, que el Gobierno de S.M. ha reconocido en el día de hoy la independencia de la República de Panamá, dando al efecto las instrucciones oportunas al cónsul de España en la capital del nuevo Estado y al Ministro de S.M. en Colombia.

Dios guarde a V. muchos años.

Madrid, 2 de mayo de 1904.

El Subsecretario "  
(Véase: Documento Número 55 del Apéndice Documental)

En consecuencia con lo anterior, el Ministro de Estado español envía una nota particular al Cónsul de España en Panamá que era del tenor siguiente :

" Al Cónsul de España en Panamá "

" Madrid, 2 de mayo de 1904 "

" Con esta fecha he dirigido a V.E. el siguiente telegrama."

" Sírvase notificar al Presidente de la República de Panamá que el Gobierno de S.M. ha reconocido su independencia ".

" Al confirmar su contenido, de R.O. incluya la adjunta Nota que se servirá entregar a ses Sr. Ministro de Relaciones Exteriores proponiéndome, a la mayor brevedad posible enviar a V. nueva patente de Cónsul a fin de que pueda solicitar el correspondiente ex-quator.

El Ministro "

(Véase: Documento Número 57 del Apéndice Documental).

En la fecha de 10 de mayo de 1904, el Cónsul de España en Panamá contesta al Ministro de Estado español que ha seguido las instrucciones recibidas realizando las siguientes gestiones :

" Excmo. Sr: "

" El día 2 del presente, por la tarde, recibí el cablegrama de V.E. y el día 3 comuniqué al Sr. Secretario de Relaciones Exteriores para que lo hiciera a su vez al Excmo. Presidente de la República."

" El día 6 recibí un oficio de dicho Sr. Secretario encareciéndome en nombre del Sr. Presidente que presentara sus expresiones de gratitud a S.M. el Rey de España por haber asentido el ingreso del recién creado Estado en el concierto internacional..." (Véase: Documento Número 57 del Apéndice Documental).

En lo que respecta a los representantes diplomáticos de España en Colombia, tanto el Ministro residente como el Cónsul correspondiente

reciben las instrucciones del Ministro de Estado español contenidas en la R.O. número 35 de 2 de mayo de 1904, sobre el reconocimiento de la nueva República de Panamá por el Reino de España, y estas eran las manifestaciones del Ministro Residente de España en Bogotá en cumplimiento de las ya mencionadas instrucciones :

" Excmo. Señor.

Muy Señor Mio. Tan pronto como recibí por el último correo la Real Orden Nº 35, de 2 de mayo último, fuí a ver a este Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, a quién expuse el contenido de dicha Real disposición.

El Señor Mateus me dijo que comprendía el valor de cuantas consideraciones le hacía y que el Gobierno de S.M. ha tenido que pasar para decidirse a reconocer la República de Panamá; que por desgracia era un hecho consumado contra al que sólo queda a Colombia el resignarse y negociar con los Estados Unidos, cuando llegue el caso para salvar lo más que se pueda; y que en nada habrían de enfriarse las estrechas relaciones entre España y Colombia, pues, por el contrario, están muy agradecidos a Su Majestad el Rey y a su Gobierno por las consideraciones que ha esta República han guardado durante los últimos y tristes sucesos de Panamá.

Concluyó diciéndome que le escribiera una Nota en el sentido en que me había expresado, a fin de leerla en el Consejo de Ministros. Le pasé la Nota ( una copia ) y espero que merezca la superior aprobación de V.E. a la que me ha contestado con la adjunta (Nº 2) en la que, como el mismo Sr. Mateus me dijo, tenía que hacer alguna salvedad, no pudiendo, naturalmente, redactarla en la misma forma en que se había expresado conmigo de palabra." (Véase: Documento Número 58 del Apéndice Documental).

La otra Legación o Representación española a la cual interesaba, de manera especial, poner en conocimiento que el Gobierno español había reconocido a la nueva República de Panamá era la de Washington, ciudad en la cual estaba ocurriendo uno de los sucesos internacionales más importantes tanto de la década como del siglo, pues se había firmado el famoso Tratado Hay-Bunau Varilla que permitió realizar el "Canal Americano".

Así, el Sr. Emilio Ojeda, Jefe de la Legación de España en Washington, mediante Nota número 119, comunica al Ministro de Estado español que ha recibido la Real Orden de 2 de mayo de 1904 referente al reconocimiento de la República de Panamá. Este era el texto de su respuesta :

" Excmo. Señor.

Muy Señor Mio. Tengo la honra de acusar recibo a V.E. de la Real Orden Circular Nº 158 de 2 del corriente comunicándome el reconocimiento por parte del Gobierno de S.M. de la independencia de la República de Panamá. Dios Guarde a V.E. muchos años. Washington, 30 de mayo de 1904." (Véase: Documento Número 59 del Apéndice Documental).

## 22.2. EL TRATADO HAY-BUNAU VARILLA EN LA CORRESPONDENCIA DIPLOMATICA ESPAÑOLA.

Como ya hemos tenido oportunidad de estudiar, pero para los efectos estimamos necesario reiterar, el 3 de noviembre de 1903 estalló la rebelión en Panamá y el día 4 del mismo mes se celebró un Consejo Municipal que aprobó el Acta de Independencia de la República de Panamá (Documento Nº 59) y, a su vez designó una Junta de Gobierno Provisional que, entre sus actos decidió nombrar al Ingeniero francés Philippe Bunau Varilla como Ministro Plenipotenciario ante Washington en correspondencia que había prestado a la causa de separación de Panamá de Colombia. El Señor Bunau Varilla presentó sus credenciales ante el Gobierno de Washington el día 13 de noviembre y agotadas las negociaciones el día 18 del mismo firmó el conocido Tratado Hay-Bunau Varilla, es decir a sólo quince días de declarada la Independencia. Su ratificación por Panamá se hizo el 2 de diciembre de ese mismo año,

mediante Decreto Ejecutivo de la Junta de Gobierno Provisional. Hasta esas fechas Panamá no había sido organizado como Estado independiente. No tenía Constitución. Esta se expidió en febrero de 1904. (77)

El Decreto Ejecutivo de 2 de diciembre de 1903, mediante el cual la Junta Provisional de Gobierno de Panamá aprobaba el Tratado Hay-Bunau Varilla era del tenor siguiente : (Véase Documento Número 61)

" CONSIDERANDO "

1º.-Que en ese Tratado se ha obtenido para la República de Panamá la garantía de su independencia.

2º.-Que por razones de seguridad exterior es indispensable proceder con la mayor celeridad a la consideración del Tratado, a efecto de que esa obligación principal por parte de los Estados Unidos de América principie a ser cumplida con eficacia.

3º.-Que con el Tratado se realiza la aspiración de los pueblos del Istmo, cual es, la apertura del Canal y de su servicio en favor del comercio de todas las Naciones, y

4º.-Que la Junta de Gobierno Provisional formada por la voluntad unánime de los pueblos de la República, posee todos los poderes del soberano territorio "

" DECRETA "

"Artículo único: Apruébase el Tratado celebrado en Washington Distrito capital de la República de los Estados Unidos de América el día 18 de noviembre del presente año entre su Excelencia Philippe Bunau Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de esta República y su Excelencia Jhon Hay, Secretario de Estado de la República de los Estados Unidos.

Publíquese.

Dado en Panamá a dos de diciembre de mil novecientos tres." (78).

En la fecha 19 de noviembre de 1903, el Ministro de España acreditado en Washington envía un telegrama al Ministro de Estado



español comunicándole la firma del Tratado Hay-Bunau Varilla, telegrama que contenía el siguiente texto :

" Estado-Madrid "

"Noviembre 19, 1904

18.- Firmado anoche Tratado con Ministro de Panamá con Soberanía perpetua Estados Unidos sobre territorio Canal. Ciudades Panamá y Colón conservarán autonomía municipal. Indemnización diez millones de dólares nueva República. Témense Estados limítrofes únanse a ésta. Detalles correos." (Véase Documento Número 59 del Apéndice Documental)

Efectivamente, el Ministro de España en Washington, en la misma fecha apuntada, esto es, el día 19 de noviembre de 1903, envía por correo a su Ministro de Estado español la Nota Nº 171 que nos permite leer :

" Muy Señor Mio.: Las previsiones que comuniqué a V.E. en mi despacho Nº 168 respecto a la urgencia con que este Gobierno acaba de ajustar con el Representante de la nueva República de Panamá, el Tratado relativo a la compra y propiedad del territorio que ha de recorrer el Canal, han sido plenamente confirmadas según verá V.E. por las noticias que dá esta mañana y remito adjuntas el periódico más importante de Washington. Creyendo de interés para el Gobierno de S.M. la pronta transmisión de la noticia, la he comunicado a V.E. por cablegrama confirmado y cuya copia le remito en Anexo Nº D.

El Tratado fue firmado anoche, habiéndose guardado la reserva más absoluta respecto de sus preliminares, hasta haber sido debidamente acordado y firmado por Mr. Hay, Secretario de Estado y por el Sr. Bunau Varilla, Plenipotenciario Panameño.

Las principales estipulaciones del Tratado se apartan esencialmente del primitivo Convenio Hay-Herrán, toda vez que conceden la soberanía absoluta y perpetua a los Estados Unidos sobre millas limítrofes del Canal, por ambos lados, y además dan a este Gobierno el derecho de intervenir en el régimen sanitario y de policía de las ciudades de Panamá y Colón, por la fuerza si fuese necesario, a pesar de la autonomía municipal que el Tratado reconoce a ambas ciudades. Creyose en un principio que este Gobierno pensaba ofrecer a Colombia los diez millones de dólares de indemnización pactados en el Tratado primitivo a fin de acallar sus quejas y evitar su ingerencia en el Istmo; pero el estado de efervescencia que reina en Colombia a hecho

temer a este Gobierno que fuera rechazada con indignación esta humillante generosidad. Sin embargo, los deseos que se asegura ha manifestado el Gabinete de Washington, de mediar entre el Gobierno de Bogotá y el del Istmo, para suavizar y concluir sus diferencias, inclina a muchos a creer que la entrega de los diez millones de dólares a la nueva República es condicional, y que este Gobierno tendría el propósito de ejercer presión en Panamá al efecto de que la suma fuese ofrecida por sus antiguos nacionales al Gobierno Colombiano, solución que permitiría a este aceptarla manteniendo incólumne su dignidad respecto de los Estados Unidos.

Hoy circulan rumores graves acerca de la tensión extrema en las relaciones entre Colombia y los Estados Unidos, y se asegura además que los Estados de Antioquía y Cauca, limítrofes al de Panamá, están dispuestos a reunirse a este desprendiéndose de Colombia. No me parece sin embargo esta noticia lo suficiente fidedigna para poder asegurar a V.E. su exactitud." (Véase: Documento Número 59 del Apéndice Documental)

Mediante Nota Número 48, fechada en Washington el 3 de marzo de 1904, el Encargado de Negocios de España en Washington remite al Ministro de Estado español el texto del Tratado Hay-Bunau Varilla, mejor conocido entre los panameños con el nombre de la Convención Istmica.

Estas eran las palabras del Encargado de Negocios de España en Washington al remitir al Ministro de Estado español el referido Tratado :

" Muy Señor Mio. Adjunto tengo la honra de pasar a manos de V.E. el texto definitivo del Tratado celebrado entre los Estados Unidos y la República de Panamá para la construcción del Canal Interoceánico." (Véase: Documento Número 62 del Apéndice Documental)

El Tratado Hay-Bunau Varilla o la Convención Istmica de 1903, entró en vigencia en la fecha de 26 de febrero de 1904 y la construcción del Canal (que terminó el 14 de agosto de 1914) fue pactada en los siguientes términos que se leen en su artículo II.

" La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal de diez millas de ancho..."  
(79)

El Tratado fue claramente expuesto en el Preámbulo del mismo en la siguiente forma :

" Deseando los Estados Unidos de América y la República de Panamá asegurar la construcción de un canal para buques a través del Istmo de Panamá para comunicar los océanos Pacífico y Atlántico." (79).

La construcción del Canal de Panamá, en virtud del Tratado de 1903, quedó comprendida dentro de un marco jurídico que precipitó a definirse desde la conclusión del Tratado Mallarino-Bidlack, celebrado entre los Estados Unidos y Nueva Granada, el 13 de diciembre de 1846. Si bien este Tratado no se refería a la construcción de un Canal, sirve para demostrar como se delinearon los conceptos de delimitaciones jurisdiccionales en la faja Istmeña a través de la cual se cumpliría la función transitista de Panamá "Pro Mundi Beneficio".

## NOTAS

- 1.- Tuñón de Lara, Manuel; *El Salto del Siglo, 1895-1905*, artículo publicado en la revista de Historia Universal, número I., Siglo XX, editorial Grupo 16, Madrid, 1983, pag. 9 a 34.
- 2.- "... deben considerarse una serie de elementos de orden intelectual que fueron preparando al nacionalismo expansionista norteamericano. Ya en 1885, en un artículo en el "Hun's Merchant's Magazine", llegó a sostenerse que: "así como en la sociedad moderna el capitalista tiene al indigente en su poder; así entre las naciones, las ricas requerirán el servicio de las pobres, o causarán su destrucción. No debe ser lamentada la vigencia universal e irresistible de esta ley..., es mejor que de este modo una raza inferior se extinga y no que resulte frustrado el desarrollo de una raza superior."

A fines del siglo XIX, aparecieron los teóricos más importantes del imperialismo norteamericano. El primero de ellos fue Josiah Strong, autor de *Our Country* (1885), que desarrolló la idea de la superioridad innata de la raza anglosajona y denunció los peligros derivados del agotamiento de las tierras libres, la excesiva urbanización y la inmigración incontrolada. El mismo año se publicó el *Manifesty Destiny* de John Fiske, quién abogó por la expansión ultramarina, comercial y colonial de Estados Unidos.

En 1890, vió la luz *The Influence of Sea Power on History* del capitán Alfred Mahan. Este oficial naval sostenía que Estados Unidos debía cumplir su misión cristiana y civilizadora sobre los pueblos inferiores mediante una fuerte marina de guerra y mercante, el comercio y las posesiones coloniales. Ideas de este tipo eran divulgadas exitosamente por los periódicos sensacionalistas de *Hearts* y *Pulitzer*. Theodore Roosevelt, amigo y admirador de Mahan, transformó en acción la nueva opinión

preparada por esos periódicos. Gustavo Beyhaut y Héléne Beyhaut.; América Latina, Tomo II: De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial, Siglo XXI, México-España-Argentina, 1973, pag. 156.

- 3.- " Esta nueva fase del imperialismo colonial irá acompañada de la formulación de una teoría justificativa y promotora de la redistribución. En primer lugar, se difunde la idea de que las potencias sólo podían mantener su "status" incrementando su poder más allá de sus fronteras, en ultramar, y tampoco era patrimonio exclusivo de los Estados Unidos, pues, como dice con toda claridad en marzo de 1897, Joseph Chamberlain, Ministro de Colonias británico: " parece que la tendencia de esta época es la de arrojar a todas las potencias en manos de los grandes imperios, los reinos menores -aquellos que no progresan- parecen destinados a caer en un papel secundario y subordinado ". Junto con esta teoría de los Imperios Mundiales que no dejaba mas disyuntiva que colonizar o ser colonizados, defendió el llamado darwinismo social, contrariamente a las intenciones de Charles Darwin... Y uno de los mejores ejemplos de la aplicación del darwinismo social a las relaciones internacionales, lo encontramos en un discurso que Lord Salisbury, Premier británico, pronunció el 4 de mayo de 1898 y que se conoce como el de "las naciones moribundas"; en este discurso, Lord Salisbury traza un sombrío panorama de un mundo en el que la revolución industrial y su aplicación a la guerra, habían producido la división de las naciones en dos grandes bloques: el de las naciones cada vez más poderosas -naciones vivas- y el de las naciones cada vez más decadentes -naciones moribundas-; el Premier británico señalaba un corolario inevitable: "por una u otra razón -por necesidades políticas o bajo pretensiones filantrópicas-, las naciones vivas se irán apropiando gradualmente de los territorios de las moribundas y surgirán

rápidamente las semillas y las causas de conflictos entre las naciones civilizadas porque naturalmente no debemos suponer que a una sólo de las naciones vivas se le permitirá tener el beneficioso monopolio de curar o desmenuzar a esos desafortunados pacientes..." Rosario de la Torre.; **Los Noventa y Ocho**, artículo de la revista de Historia Universal, número I, Siglo XX: La Víspera de Nuestro Tiempo, Sociedad Política y Cultura en los 98, historia 16, editorial Grupo 16, Madrid, 1983, pag. 50 stes.

- 4.- De la Torre, Rosario: **El Noventa y Ocho español**, artículo publicado en la Revista Historia universal, número 1, Siglo XX: La Víspera de Nuestro Tiempo. Sociedad, Política, Cultura en los 98, Historia 16, Madrid, 1983, p.79.
- 5.- Ibidem, p. 79.
- 6.- Ibidem, p. 80.
- 7.- Rama, Carlos M.: **Historia de las Relaciones Culturales entre España y la América Latina**. Fondo de Cultura Económica, Sección de Obras de Historia, México-Madrid-Buenos Aires, 1982, p.162.
- 8.- Hernández Sanchez-Barba, M.: **Historia de América**, Tomo III, América Americana, editorial Alhambra Universidad, 1ª edición, 1982, p. 162.
- 9.- Ibidem, p. 1.
- 10.- Ibidem, p. 1.
- 11.- "...tres años más tarde (1865) terminaba la ocupación de la República Dominicana y el 2 de mayo de 1866, en el bombardeo de El Callao y recién después de esa fecha, puede decirse que la España Oficial cancela sus sueños de reconquista y restauración monárquica en los países que habían dejado de ser sus colonias. Hay que acotar que si los gobiernos de Madrid sostuvieron tales proyectos, en buena parte estuvieron animados por el auspicio que

recibieron de la misma... rivalidad franco-británica en el área del Estrecho de Gibraltar, a partir del momento que Francia se extiende por Argelia; la situación de las Antillas nos implica en la tensión que se establece entre el expansionismo norteamericano y los esfuerzos de contención de franceses y británicos; la situación en el Pacífico nos implica en los asaltos a los grandes mercados de aquellas zonas". (4).

Quizá pueda justificarse (aunque sea evidente que la soledad de España a finales del siglo XIX no se puede explicar sólo en función de fuerzas interiores) que, ante esta complejidad internacional España responda acuñando un principio fundamental de su política exterior: Cuando Francia e Inglaterra marchen juntas de acuerdo, secundarlas; cuando no, abstenerse. Es importante recordar que España aprende en esta época a confiar en la fortaleza del "status quo" nacido en 1815, que se siente segura tan cerca de Estados Unidos, porque se siente segura con la decisión franco-británica de oponerse a la expansión norteamericana.

Pero, en 1870, el "status quo" se transforma profundamente y la expansión de los pueblos anglosajones no se realiza sólo sobre las tierras ocupadas por pueblos no europeos, sino también sobre los residuos coloniales de aquellas naciones europeas que, como no habían realizado una óptima revolución industrial (caso de España) no tenían fuerza suficiente para defenderlos; sin embargo, a pesar de los grandes cambios que están en la base de América por sectores numéricamente reducidos pero influyentes y poderosos, de miembros de colectividades españolas residentes y hasta por criollos que, por ejemplo, en Colombia, México, República Dominicana, se mantuvieron

fieles al recuerdo de la dominación peninsular e hicieron suyos el proyecto de una restauración monárquica española..." Rama, Carlos M. Op.Cit. p.86.

12.- Rama, Carlos M.: Op.Cit. p.105

13.- Ibidem, p. 119

14.- Ibidem, p. 183

15.- Ibidem, p. 182, 183.

Véase: Fernández de Almagro, Melchor: Historia Política de la España Contemporánea (1885-1897), Alianza Editorial, Madrid, 1968, p. 98 y sgtes.

16.- Vilar, Pierre: Historia de España, 21 edición, Grupo Editorial Grijalbo, Barcelona, 1985, p.89.

17.- Ibidem, p.89 y sgtes.

18.- Martínez Díaz, Nelson: El Mundo Americano, artículo publicado en la Revista Historia Universal. Siglo XX, Número 4, editada por Grupo 16, Madrid, 1983, p. 9.

19.- ibidem, p.9.

20.- Marx, Karl y Engels, Friedrich: Materiales para la Historia de América Latina. Preparación, Traducción del alemán, notas y advertencias de Pedro Scaron, Editorial Cuadernos del Pasado y Presente (PyP), primera edición, Córdoba, Argentina, 1972, p. 71, 72.

21.- Thayer Mahan, Alfred: La influencia del Poder Naval en las Historia.

22.- De la Torre, Rosario: El Noventa y Ocho español, artículo publicado en la Revista Historia universal, número 1, Siglo XX: La Víspera de Nuestro Tiempo. Sociedad, Política, Cultura en los 98, Historia 16, Madrid, 1983, p. 84.

23.- De la Torre, Rosario: Op. Cit. p. 85.

24.- Selser, Gregorio: El rapto de Panamá, Editorial Universitaria



Española, Madrid, 1979.

25.- Ibidem p. 112.

26.- Figueroa Navarro, Alfredo: **Visión de Panamá durante la Epoca del Canal Francés**, en revista **Lotería Nacional**, número 292 (Julio) 1980 p. 18. edición a cargo de la **Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá**.

27.- Ibidem, p.18.

28.- Ibidem p. 19.

29.- "...Si recordamos que entre 1863 y 1886, estando vigente la Constitución de Río Negro derogada por la de 1886, la paz nacional se vió alterada por dos grandes guerras generales en 1876 y 1885 y el orden de los Estados estuvo trastornado... En el Estado de Panamá, se podrá comprender cuan agitada fue la vida pública del país bajo el régimen federal impuesto por la Constitución de 1863. Lo más grave para el Istmo, de esta situación anormal, es que como lo indica Justo Arosemena, los desórdenes que tuvieron por teatro Panamá, fueron en su caso, particular obra, muchas veces presumiendo deseos del mismo presidente de la República colombiana..." Castillero, Ernesto J.: **La Reacción en Colombia**, artículo o nota preliminar del libro **Panamá y nuestra América**, UNAM, México, 1981, p. 313, 314.

30.- Juan Materno Vásquez opina que, "a partir de la entrada en vigencia de la Constitución colombiana de 1886, conforme a la cual se revaluó el concepto de división territorial, transformándose los Estados Unidos de Colombia en una Nación con distribución territorial en Departamentos. Esa forma constitucional, propiciada por el presidente colombiano Rafael Núñez, fue una de las causas de la tremenda inestabilidad política en el Istmo, que a partir de 1889, quedó sumido en una devastadora guerra civil. Materno Vásquez, Juan: **Tratados del**

Canal de Panamá, Tommo II, Editorial Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 15.

Asimismo, Domingo H. Turner, en su obra *Tratado Fatal. Tres Ensayos y Una Demanda*. editorial Proa, Panamá, 1964, p. 38, expone los siguientes conceptos: "Es cierto que en 1889, se desató en Colombia la "Revolución de los Mil Días". El Departamento de Panamá sufrió como el que más los rigores de la violencia y la miseria. El Partido Liberal, triunfante en el Istmo se vió precisado por la presión norteamericana a firmar el Tratado de Wisconsin que le puso fin a la conflagración. Se asegura que el fusilameinto del general indígena Victoriano Lorenzo se debió al compromiso no escrito de este Convenio. Los Grincos necesitaban de una paz dilatada para el desarrollo de sus proyectos canaleros y la inmolación del implacable guerrillero era necesaria para obtener este designio..."

31.- Patiño, Jorge Ernesto: *Cien Años para una Aventura Francesa*. artículo publicado en la revista *Lotería*, número 292, julio 1980, p. 28, 29. (revista dedicada al Centenario del Canal Francés), editorial *Lotería Nacional de Beneficencia*, Panamá 1980.

32.- Ibidem. p. 29.

33.- Ibidem. p. 29.

34.- Ibidem. p. 30.

35.- Textos tomados de la *Recensión del libro Panamá en 1886*, realizado por Peris Menchiti y publicada por Antonio San Martín en Madrid, año 1886. La *Recensión* a que nos referimos aparece en la revista *Lotería Nacional*, número 330-331 (septiembre-octubre) 1983, a partir de la pág. 126.

36.- Ver Revista señalada en la nota anterior.

37.- Véase el Documento número 6-7 para obtener una mayor claridad de

este contencioso.

- 38.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad, Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 462.
- 39.- Martínez Díaz, Nelson: **El mundo Americano**, artículo publicado en la Revista Historia Universal. Siglo XX, número 4, editada por Grupo 16, Madrid, 1983.
- 40.- Véase documento Número 8.
- 41.- El Contrato Roldan-Wyse o la Ley 107 de 10 de diciembre de 1890, puede verse reproducido en su versión completa, en el Documento Número 11 de la Sección Documental de este trabajo.
- 42.- Texto tomado del Discurso pronunciado por el Dr. Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, en el año de 1903, en la sesión celebrada en el Congreso de Colombia en la fecha de jueves 17 de diciembre de 1903, en Diario Oficial (República de Colombia) Año XXXIX, Bogotá, jueves 17 de septiembre de 1903, número 35, 1904. Ministerior de Relaciones. Contenido: Varios Documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos.
- 43.- Texto tomado del Documento número 7 de la Sección Documental y que correspode a la Nota Número 37, fechada en Bogotá el 24 de julio de 1890 y que el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado Español con sede en Madrid.
- 44.- Cita tomada del Documento número 7 de la Sección Documental y que corresponde a la Nota arriba citada.
- 45.- Ibidem supra.
- 46.- Cita tomada del Documento númro 9 de la Sección Documental y que corresponde a la Nota Nota número 60 que el Representante Diplomático de España en Bogotá envía, con fecha de 22 de noviembre, al Ministro de Estado español.

47.- El Sr. Mac-Kay, Senador por el Departamento de Panamá y en cumplimiento de trabajos de una Comisión Especial, en la fecha de 11 de diciembre de 1890, informa y presenta al Congreso de la República de Colombia, el Proyecto de Ley que contiene el Tratado o Contrato Roldan-Wyse. Las siguientes fueron sus palabras introductorias a su Informe:

"Honorables Senadores. La Concesión de una prórroga para la terminación de la apertura del Canal Interoceánico por el Istmo de Panamá, sobre lo cual versa el Contrato que me habéis pasado en Comisión, es un asunto que ha sido tan estudiado y tan debatido por las Cámaras, por la prensa y por el público en general, que ya nada queda por decir respecto a la necesidad y conveniencia de que legisléis sobre este negociado de tan gran trascendencia para el porvenir de la República, tanto por la la importancia que la magna obra nos dará en la política y en el comercio universal, como por los pingües beneficios que ellos nos producirá durante la explotación del privilegio y de la renta permanente que nos asegura para cuando el Canal y sus anexidades vengan a ser propiedad de la Nación. Por estas consideraciones me limito a proponeros que pongáis al debate el Proyecto de Ley que os acompaño en pliego separado..."

Texto tomado de los ANALES DEL CONGRESO, República de Colombia, serie 4ª, Bogotá, lunes 15 de diciembre de 1890.

Número 78. Documento número 26.

48.- Texto tomado del Discurso pronunciado por el Dr. Carlos Rico, que en el año 1903 era Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, en la fecha de 17 de diciembre de 1903 y que ha sido tomado del Diario Oficial (República de Colombia, Año XXXIX, Bogotá, jueves 17 de setiembre de 1903, Número 35, 1904. Ministerio de

**Relaciones Exteriores, Contenido: Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y Estados Unidos.**

- 49.- Véase Texto Completo del Contrato Suárez-Mange en el Documento número 14 B cap.II del Anexo Documental.
- 50.- El Canal de Panamá. Una herida de América. Compilador **Enrique Jaramillo Levi**. Siglo XXI, México-España-Argentina, 1ª edición, 1976.
- 51.- Materno Vásquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tommo II, Editorial Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 205, 206.
- 52.- El Canal de Panamá. Una Herida de América, compilador **Enrique Jaramillo Levi**, Siglo XXI, México-España-Argentina 1ª edición, 1976.
- 53.- Tuñón de Lara, Manuel; **El Salto del Siglo, 1895-1905**, artículo publicado en la revista de Historia Universal, número I., Siglo XX, editorial Grupo 16, Madrid, 1983, pag. 20.
- 54.- Selser, Gregorio: **El rapto de Panamá**, p.112.
- 55.- **El Sistema Interamericano. Su estudio y desarrollo**, ed. Cultura Hispánica, Madrid, 1966, p. 34 y sgtes.
- 56.- Turner, Domingo H: **Tratado Fatal. Tres Ensayos y Una Demanda**. editorial Proa, Panamá, 1964,
- 57.- Materno Vásquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo II, Editorial Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 16.
- 58.- Véase texto completo del Tratado Hay-Pauncefote en el Documento número 28 del Anexo Documental.
- 59.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad, Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 463 y sgtes.
- 60.- Martínez Díaz, Nelson: **América entra en escena. Expansionismo USA en el mundo americano**. Artículo de la Revista Historia 16. Número 4. Siglo XXI, p. 8.

- 61.- Atkins, Pope: **América Latina en el Sistema.**
- 62.- Yau, Julio: Op. Cit. p. 43.
- 63.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad, Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 466 in fine.
- 64.- Materno Vázquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo II, Editorial Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 208 y sgtes.
- 65.- Véase texto completo de la Ley Spooner en Doc.número 30.
- 66.- Mang, Julio: **Enrique Wares. Procer de la Independencia**, en Revista Lotería Número 352-353 (Julio-Agosto) 1967. Lotería de Beneficencia, Panamá, 1985, p. 111.
- 67.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad, Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 469.
- 68.- Ibidem. p. 469.
- 70.- Véase Documento número 28.
- 71.- Véase Oscar Terán en su conocida obra **Del Tratado Herán-Hay al Banau-Varilla.**
- 72.- Ibidem.
- 73.- Materno Vázquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo II, Editorial Olga-Elena, Panamá, 1982
- 74.- Ibidem.
- 75.- Véase Documento número 60: **Acta de Independencia.**
- 76.- Véase Documento número 45 de 12 de noviembre de 1903. Número 66 , Sección Política.
- 77.- Materno Vázquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo II, Editorial Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 208 y sgtes.
- 78.- Ibidem. p. 40.
- 79.- Véase Documento número 61 de 18 de noviembre de 1902: **Tratado Hay, Banau-Varilla o Convención del Canal.**

## CONCLUSIONES.

PRIMERA.- Los hechos que se inician en el año 1492, con el Descubrimiento América, originaron una serie de consecuencias que en tracto sucesivo otorgaron a España, por más de cinco siglos, toda la trascendencia universal que no es el resultado de la suerte o azar, ni menos obedece a los designios de un "destino caprichoso"; sino que se explican en razón de la condición de España, nación sustancialmente marítima, que alcanza su esplendor mundial y glorioso desde los inicios de la búsqueda de "un paso" que acortase la distancia a las tierras de las Indias Orientales, idea primaria española que posteriormente y de acuerdo con estudios y datos mejores documentados y científicamente avalados se reconvierde en una mejor idea o proyecto de encontrar una vía, una ruta que comunicara al océano Atlántico y Pacífico. En el sentido apuntado, estimamos que necesariamente deben recordarse unos antecedentes históricos, bases angulares para obtener una comprensión cabal de las circunstancias y motivaciones del tema estudiado y, por ello decimos que para demostrar la constante trayectoria que llevó tanto al hombre como al Estado español hacia el mundo desconocido, realizando en este caso, sus viajes y aventuras por el ignoto mar, es menester apuntar que ha partir del descubrimiento y conquista del istmo de Darién (Panamá) en 1514, la historia panameña registra una serie de especificidades relacionadas directamente con su posición geográfica y el esfuerzo del Estado español por asumir definitivamente el descubrimiento y proyectos de construcción de una vía transísmica. Así, los repertorios históricos nos dicen que en 1524, Hernán Cortés, ya había escrito al Rey Carlos V. expresándole que la unión del Atlántico con el Mar del Sur "valía más que la conquista de México", posteriormente, cuatro años más tarde, el portugués Antonio Galvao aseguraba al Monarca español (Carlos V.) que era posible abrir un canal en el Istmo de Panamá. Después, en 1529,

Alvaro Saavedra, cumpliendo órdenes de Carlos V., empezó a elaborar los primeros planos de un canal por Panamá y el adelantado Andagoya formulaba un presupuesto de la obra y tomaba medidas del río Chagres, estudio-proyecto que habrían de utilizar después franceses y norteamericanos. Pero en el estadio histórico que estamos situados, como se sabe, fueron unos ingenieros flamencos que Felipe II envió a América los primeros que, basados en estudios serios, juzgaron practicable un canal por el Istmo de Panamá, pero el Monarca desechó el grandioso proyecto con la famosa frase bíblica de que "El hombre no separará lo que Diós unió". No obstante, podríamos concluir que estas primeras palabras y sugerencias expresadas por los primeros exploradores peninsulares no fueron vanas, pues, a partir del 25 de setiembre de 1513, fecha del descubrimiento del Mar del Sur (el hecho más importante en el período del descubrimiento), por Vasco Núñez de Balboa, quedó determinada la cuestión transitista del Istmo de Panamá, cumpliéndose por la ruta del río Chagres, Camino de Cruces y que se mantiene durante todo el período colonial español, iniciándose su desaparición con el ferrocarril de Panamá cuya construcción comienza en 1830 y se inaugura en 1850.

**SEGUNDA.-** El interés por construir una vía interoceánica por el Istmo de Panamá, cuya inquietud y esfuerzos españoles, terminan en el período de la independencia de Hispanoamérica, es retomada y planteada tanto por sus nuevos dirigentes criollos, como Bolívar, Santander y Morazán, como por particulares y gobiernos, franceses, ingleses y norteamericanos, interés que se cristaliza en el siglo XVIII y concretamente en el año 1879 que se reúne en París un congreso internacional, que al final de sus trabajos confía a Ferdinand de Lesseps la empresa de construir un canal interoceánico por el Istmo de Panamá, proyecto que se inicia mediante la firma del contrato Salgar-



Wyse de 1878 que se conoce mejor como la concesión originaria o primitiva para la construcción del canal interoceánico y que suscribieron el General Salgar, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, y Lucien Bonaparte Wyse, representante de la Societé Civile International, concesión que sucesivamente fue objeto de múltiples negociaciones y prórrogas entre el gobierno colombiano y los representantes de las dos compañías francesas que al efecto se constituyeron, historia que termina en 1902, cuando el Congreso de Colombia no ratifica el tratado Herrán-Hay, mediante el cuál se le concedía una tercera prórroga a los representantes de la Compañía Nueva del Canal de Panamá para la terminación de las obras del canal, terminándose de esa forma los intentos franceses y con ellos el de una potencia europea, de construir el Canal de Panamá.

**TERCERA.**— En homenaje a los distintos gobernantes de Colombia, estimo obligado concluir que, aún antes del contrato Salgar-Wyse, de 1878, Colombia suscribió, en el siglo pasado, numerosos contratos con personas o naciones que tenían por objeto la construcción de un canal interoceánico, pero es menester decir que los sucesivos gobernantes colombianos dejaron claro en todas estas negociaciones que la soberanía sobre la zona del canal no se cedía. Todos los contratos y leyes estudiados conservan la cláusula garante de la continuidad soberana de Colombia en el Istmo de Panamá y, en relación con los pactos suscritos con los Estados Unidos esa preocupación fue objetivamente más cuidadosa y mucho más explícita.

**CUARTA.**— Los hechos subsistentes en los intentos de construcción del canal en el siglo XIX, ponen de manifiesto una relación de factores de política internacional, entre los cuales se destacan los deseos expresos de Inglaterra y Estados Unidos de abrir un canal

interoceánico por el Istmo de Panamá, factores político-internacionales que se cristalizan en la firma, entre ambas potencias del tratado Clayton-Bulwer de 1850, contrato que podríamos decir establecía un "equilibrio de poderes entre las citadas potencias en el área de Centroamérica y del Caribe, equilibrio de poder que se rompe cuando Norteamérica abandona su posición aislacionista" (no participación en la política colonialista de las potencias europeas) y provoca, en 1898 la guerra Hispano-Cubana-Americana que, por un lado, significa la pérdida definitiva de la influencia española en Hispanoamérica y, por otra, el inicio del imperialismo norteamericano, ya con sus posesiones en el Caribe (Puerto Rico, Cuba) y en el Pacífico (Filipinas), que aunadas a razones geoestratégicas, económicas y políticas, le hacía apremiante la construcción y dominio de un canal por el Istmo de Panamá, objetivo que logró, además de obtener el control político sin participación alguna de las naciones europeas ni iberoamericanas, mediante la interpretación de la doctrina Monroe, que sirve de fundamento al régimen de neutralización del canal, garantizado únicamente por los Estados Unidos, en detrimento del régimen de internacionalización que hubiera sido el vigente en caso de que Colombia hubiera gozado del status de una gran potencia y hubiera obtenido el respaldo de las potencias europeas.

**QUINTA.**— Es opinión casi unánime entre los estudiosos, concluir que la República de Panamá nació por la concurrencia de factores diversos, unos de carácter histórico-político (la vocación permanente de los panameños de recuperar su soberanía enajenada en favor de Colombia en 1821) y otros que tienen relación con la política internacional, entre los cuales se destaca el deseo de los Estados Unidos de construir un "Canal Americano". Durante el período histórico que hemos estudiado, Panamá se convirtió en una posición estratégica para la geopolítica de

los Estados Unidos, llega este último país a provocar y apoyar la independencia de Panamá de Colombia, el 3 de noviembre de 1903, y suscribir con el recién Estado y Gobierno el famoso tratado Bunau-Varilla-Hay, que simbolizó la cesión a perpetuidad de la soberanía del Istmo de Panamá a los Estados Unidos, derecho que le permitió ejercer a los norteamericanos una aplastante influencia sobre la recién independizada nación panameña, llegándose a extremos negativos tanto para su propio desenvolvimiento interno como para la obtención de su personalidad internacional.

**SEXTA.-** Apuntadas las conclusiones de fondo o contenido, estimamos necesario decir que la primordial fuente de investigación, esta es, la correspondencia diplomática española, nos ha permitido verificar que en el período histórico estudiado, como en cualquier otro tiempo, en la política o políticas de las relaciones internacionales de los Estados, la diplomacia es exitosa en razón de las fuerzas reales que respalden las acciones y gestiones diplomáticas.

## BIBLIOGRAFIA GENERAL

- Abellán, José Luis; La Idea de América, Madrid, Ediciones Istmo, 1972, 246 p.
- Acosta, José de; Historia Natural y Moral de las Indias, Fondo de Cultura Económica, México, 1940.
- Alba, Manuel María; "El Cacique Urraca", Revista Lotería, N° 277, Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá, 1979, p.28-48.
- Alcedo, Antonio de; Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América, Vol. 2, Madrid, 1787.
- Alfaro, Ricardo; Historia Documentada de las Negociaciones para la Celebración del Tratado de 1926, Panamá, Editorial Universitaria.
- Vida del General Tomás Herrera, Imprenta Henry y Cia., Barcelona, 1903, 103 p.
- Alvarez Arena, Eliseo; "El Español ante el Mar", Revista de Occidente, Madrid, 1969, 25 p.
- Anglería, Pedro Mártir; Décadas del Nuevo Mundo, Editorial Bajel, Buenos Aires, 1944, 18 p.
- Arias Madrid, Harmodio; El Canal de Panamá, Editorial Litográfica, 1975, 242 p.
- Arosemena, Diógenes; Historia General del Canal de Panamá, Universidad de Panamá, Panamá, 1963, 63 p.
- Los Canales Interoceánicos, Panamá, 1957.
- Arosemena, Justo; El Estado Feceral de Panamá, Editorial Universitaria, 1979.
- Ensayos Morales. Selección y Prólogo de L. Abreu Gómez, Washington, Universidad Panamericana, 1949.
  - Patria y Federación, Colección Pensamiento de Nuestra América, Casa de las Américas, La Habana, Cuba, 1977.

- Arosemena, Mariano; Apuntamientos Históricos, Imprenta Nacional, Panamá, 1949, 237 p.
- Arosemena, Pablo; Escritos, Panamá, Imprenta Nacional, 1930.
- Arrocha Graell, Catalino; Historia de la Independencia de Panamá, Panamá, 1933, 200 p.
- Atjkin, Pope C.; América Latina en el Sistema Internacional, trad. de Eliseo Moreno Canalejas, Ediciones Gernica, México, 1980.
- Ayala D., Pedro; Lecciones de Gobierno, Editorial Cultural, Panamá, 1963.
- Ballesteros y Bartta, Antonio; Historia de América y de los Pueblos Americanos, Barcelona, Buenos Aires, 20 volúmenes.
- Ballesteros Gabrois, Manuel; Historia de América, Colegio Universitario de Ediciones Istmo, 2a. ed., Madrid.
- Bauer y Landau, Ignacio; Datos para la Historia de la Unión Interocéánica en América, Madrid, Compañía General de Artes Gráficas, 1931.
- Bennasar, Bartolomé; La América Española y la América Portuguesa, Siglos XVI-XVIII, Editorial Sarpe, Madrid, 1986.
- Bennet, Charles F.; Influencias en la Zoogeografía de Panamá, Editorial Universitaria, Panamá, 1976.
- Beyhant, Gustavo y - Hélène; América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial, Siglo XXI, 2a. ed., México, Argentina, España, 1986.
- Bonfile, H.; Manuel de Droit International Public, París, 1914.
- Bonaparte Wyse, Lucien; Le Canal de Panamá. L'Istme American, París, Hachette, 1886.
- Bosques de Leon, Everardo; "Panamá en la Encrucijada durante la Primera Mitad del Siglo XIX", en la Compilación: Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos,

Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación,  
2da. ed., Panamá, 1974.

Burton, Dorotea; Recientes Cambios en la Geografía de Panamá, 1949.

Bustamante, G.; "Le Canal et le Droit International", en Review de Droit International, Vol. XXVII, Bruselas.

Carles, Rubén Darío; "Panamá La Vieja", en La Estrella de Panamá

Carrero Blanco, Luis; España y el Mar, Tomo I, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1962.

Carrillo, Salcedo; "Funciones del Acto Unilateral en el régimen Jurídico de los espacios marítimos", Revista Temis, N° 6, Madrid, 1959.

Castel, Jorge; El Reestablecimiento de las Relaciones entre España y las Repúblicas Hispanoamericanas, 1836-1894, en Cuadernos de la Historia de las Relaciones Internacionales y Política Exterior, Madrid, 1935.

Castillero Calvo, Alfredo; "El Oro Californiano en la Vida Panameña", en la compilación Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, Ministerio de Educación, Tomo 2º, Panamá, 1974.

Castillero, Ernesto J.; La Reacción en Colombia, en Panamá y Nuestra América, UNAM, México.

Castillero, Ernesto P.; Panamá y los Estados Unidos, Panamá.

Castillero Reyes, Ernesto J.; Historia de Panamá, Argentina, 1949.

Castillero Reyes, Ernesto J. y Arce, Enrique J.; Historia de Panamá, 1975.

Colón, Cristobal; Los Cuatro Viajes del Almirante y su Testamento, Espasa-Calpe, Buenos Aires-México, 1946.

- Diario de a Bordo - Crónicas de América, ed. Luis Arango, Historia 16, Información y Revistas S.A. Madrid, 1986.

Colombo John C.; Derecho Internacional Marítimo, trad. José Ma. Azcarraga, Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid, 1961.

Conte Porras, Jorge; Del Tratado Hay-Bunau Varilla a los Tratados Torrijos-Carter, Impresora Panamá, Panamá.

- Santa Ana, Edic. Conmemorativa del octogésimo Aniversario de la Fundación del Banco Nacional de Panamá, Panamá.

Cordero Torres, José María; Fronteras Hispánicas, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1960.

Cortés, Hernán; Cuarta Carta. Relación de la Conquista de México.

Champlain, Samuel; Narrative of a Voyage to the West Indies and México en the years 1599-1602, London, Haklayt Society, 1859.

Church, Georges E.; "Interoceanic Communication on the Western Continent", Geographical Journal, Vol 19, N° 3, March.

De Las Casas, Bartolomé de; Brevisima Relación de la Destrucción de las Indias, Editorial Sarpe, Madrid, 1986.

De la Torre, Rosario, "Los Noventa y ocho" en Revista de Historia Universal, N° 1, Siglo XX, La Víspera de Nuestro Tiempo, Sociedad Política y Cultura, Editorial Grupo 16, Madrid, 1983.

Domínguez Ortiz, Antonio, Historia de España. El Antiguo Régimen. Los Reyes Católicos. Colección Alfaguara III, Alianza Universidad, 4ª edic., Madrid, 1977.

Duval, Miles P. Jr.; Cádiz a Catay: Historia de la Larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá, con prólogo de Carlos Manuel Casteazoro, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá,

1973.

Exquemelin, A.O.; The Bucaners of America, E.P.Dutton and Company, New York, 1923.

Duarte Dioclesio, Dantas; "El Istmo de Panamá y la Profecía de Simón Bolívar", Río de Janeiro, Servicio Gráfico, 1957, Separata de la Revista Salineiro, N° 3.

Fabrega, Octavio; La Cuestión de la Soberanía en la Zona del Canal, Panamá, 1957.

Fernández Almagro, Melchor; Historia Política de la España Contemporánea (1885-1892), Alianza Editorial, Madrid, 1986.

Figueroa Navarro, Alfredo; Dominio y Sociedad de Panamá en la Epoca Colombiana, Edit. Universitaria, Panamá, 3ª edic., 1982.

- "Visión de Panamá durante la Epoca del Canal Francés", en Revista Lotería, N° 259, Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá, 1980.

Fornek, Philips S.; La Guerra Hispano-Cubana-Americana y el Nacimiento del Imperialismo Norteamericano. 1895-1902, Editorial Akal, 1972.

Fraga Iribarne, Manuel; Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica, 2ª edición, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971.

Fraser, John Foster; Panama and what it Means

Gage, Thomas; The English Americain, George Routledge, London, 1926.

Galvao, Antonio; The Discoveries of the World, from their first original into the year of our land 1555, London, Hatbrout Society, 1862.

Garay, J.H.; El Imperio Español de Ultramar, trad. de Idelfonso Echevarría, Madrid, Aguilar, 1970.

Gargaz, P.A.; A Project of Universal Peace, 1922 (versión inglesa).



- García, Merouc; Historia de la Diplomacia Americana Tomo II.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; La Historia de Panamá en sus textos, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1980.
- Gerstle, Mack; La Tierra Dividida, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, 1978.
- González LosCertales, Vicente; "América Central y El Caribe", en Revista de Historia Universal, Siglo XX, América entra en Escena, N<sup>o</sup> 4, Edit. Grupo 16, Madrid, 1983.
- Hains, Peter C.; "Neutralization of Panama Canal", American journal of International, año 1909.
- Haring, Clarence H.; Trade and Navegation between Spain and The Indies in the Time of the Habsburgos, Cambridge, Mass. Harvard University Press, 1918.
- Hegel, W.F.; Lecciones sobre Filosofía de la Historia, Revista de Occidente, Madrid, 1953.
- Hernández Sánchez Barba, Mario; Historia de América, Tomo III. América Americana, 1<sup>a</sup> edic. edit. Alhambra-Universidad, Madrid, 1981.
- Las Tensiones Históricas Hispanoamericanas Siglo XX, Edit. Guadarrama, Madrid, 1961.
- Hernández, Rolando; Aproximación Crítica a la Independencia de 1903; Imprenta Universitaria, 1<sup>a</sup> edic, Panamá, 1986.
- Humboldt, Alexander Von; Political Essay of the Kingdom of New Spain, London, Logman.
- Instituto Geográfico Nacional "Tomy Guardia" de Panamá; Atlas Nacional de la República de Panamá, Panamá, 1988.
- Jean Suarez, Omar; Geografía de Panamá, Tomo I, Panamá, 1988.
- La población del Istmo de Panamá. Siglos XVI al XX

Impresora de la Nación, Panamá, 1970.

Jaramillo Levi, Enrique; El Canal de Panamá: Una Explosión en América, Edit. Siglo XXI, México, 1976.

Jefferson, Thomas; Writings, Vol I y II, New York, Derby and Jackson, 1859.

Johnson, W.F; Four Centuries of The Panama Canal

Jover Zamora, José María; 1989. Teoría y Práctica de la Redistribución Colonial, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1977.

Kauffmann; "La Co. Americaine du Lapham World wide Charges on Trade Due to the Panama Canal", en Current Historic, 1929.

Kinseand, Lucía B.; "Historical American", Revista de la Historia, Vol I, 1933.

Kosok, Manfred; Historia de la Santa Alianza y la Emancipación de América Latina, Buenos Aires, 1968.

Laborde, Jean B. de; Historie abrege de la Mer du Sud, París, 1791.

Lalinde Abadía, Jesús; "La consideración jurídica de las aguas en el Derecho Medieval Hispánico", en Separata de los Anales de la Universidad de La Laguna, Facultad de Derecho, España, 1969.

Lamaitre, Eduardo; Panamá y su Separación de Colombia, Edit. del Banco Popular, Bogotá, Colombia, 1972.

Lara Tuñón de, Manuel; Estudios sobre el Siglo XIX Español, Edit. Siglo XXI, México-España-Argentina, 8ª edic. 1984.

Lesseps, Ferdinand; Homenaje a la Memoria del Gran Francés, Imprenta Nacional, Panamá, 1955,

Linares, Julio E.; Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá, Panamá, 1983.

Losley, Allyn C.; "The Portobello Fairs" Vol. XII, N° 3, 1953. Trad.

Enriqueta Vila Villar en su obra Las Ferias de Portobelo, 1953

Lummins, Charles F.; Los Exploradores Españoles en el Siglo XV, 1ª edición, Editorial Laruce, Barcelona, 1939.

MacLeod J. Murdod; Historia Socioeconómica de la América Central Española, 1520-1720, Edit. Piedra Santa, Guatemala, 1980.

MacCain, Willam D.; Los Estados Unidos y la República de Panamá, 2ª edic., edit. Universitaria, Panamá.

Manigat, Leslie; L'Amérique Latine Au XX Siecle, Paris, Riecleir, 1975.

Manjarréz, Ramón de; "Proyectos Españoles del Canal Interoceánico", Revista de Cultura Hispanoamericana año 3, N° 22, (15 de setiembre de 1914), Madrid.

Madariaga, Salvador; Bolívar. 2a edic. Espasa Calpe, 2 Vols., Madrid, 1975.

- El Auge del Imperio Español en América, 2a edic., Buenos Aires, 1959.

- El Ocaso del Imperio Español en América, 2ª edic., Buenos Aires, Sudamericana, 1959.

Maravall, José; "El Descubrimiento de América en la Historia del Pensamiento Político", Revista de Estudios Políticos, N° 63, 1952.

Martínez Díaz, Nelson; "El Mundo Americano", Historia del Siglo XX, Madrid, en Revista Historia Universal. Siglo XX: América entra en Escena, N° 4, Edit. Grupo 16, Madrid, 1983.

Marx, Karl y Engels, Federico; Materiales para la Historia de América Latina, Trad. Pedro Scaron, Edit. Cuadernos del Pasado y presente, 1da edic., Argentina, 1972.

Mathes W., Michael; Sebastian Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico. 1580-1630, trad. Ignacio del Río, Universidad Autónoma, México, 1973.

Medina, Juan Toribio; El Descubrimiento del Océano Pacífico.

Vasco Núñez de Balboa. Tomo II, Santiago de Chile, 1914.

Melo, Jorge Orlando; Historia de Colombia, 2ª edic., Bogotá, La Carreta, 1978.

Mechite, Feris; "Panamá en 1806", Recensión en la Revista Lotería, N° 330-331 (set-oct) 1983, Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá.

Mendez Pereira, Octavio; Justo Arosemena, 2ª edic., Edit. Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1970.

Ministerio de Educación; Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, Centro de Impresión Educativa, Panamá, 1978

- Tratado del Canal de Panamá, Centro de Impresión Educativa, Panamá, 1974.

Miranda, José; Vida Colonial y Albores de la Independencia, México.

Miró, Rodrigo; La Cultura Colonial en Panamá, Universidad de Panamá, 1965.

- Integración y Tolerancia. Los Modos de Panamá, Panamá, 1975.

Moscote, Rafael E.; Dos Ensayos. El Sentido universal de las Civilizaciones y en Torno a una Revolución, Ferguson y Ferguson, Panamá, 1953, Cuadernos de la Cultura, N° 3, enero 1953.

Molina Dalva Acuña de; "Repercusiones del Incidente de la Tajada de Sandía", en Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, Vol 3º, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974.

Monasterio, Felix; Portobelo, Investigaciones Históricas, Panamá, Imprenta Católica, 1940.

Nicolau, Ernesto J.; "Cesión a España del Istmo de Panamá a Cambio del Reconocimiento de la República de Colombia", en Revista Lotería, N°

243-244, Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá, 1976.

Ortega Durán, Oyden; Lucha por el Canal, Edit. Rufino Barrios, Madrid, 1989.

Oviedo y Valdés; Historia General y Natural de las Indias, Tomo VII.

Oviedo González Fernández de; Sumario de la Historia Natural. Crónicas de América, edic. de Manuel Ballesteros Sabrois, Historia 16, Información y Revistas S.A.

Patiño, Jorge Ernesto; "Cien Años para una Aventura Francesa en Panamá", en Revista Lotería N° 242, julio 1980, Lotería nacional de Beneficencia, Panamá.

Peralta, Manuel M. de; El Canal Interoceánico de Nicaragua y Costa Rica en 1620 y 1887, Brusseis, A. Martens, 1887.

- Costa Rica, Nicaragua y Panamá en el Siglo XVI, Madrid, 1883.

Pereira, Carlos; Historia de América Española, Saturnino Callejas, Madrid, 1920-1926, 8 vols.

Perez Embid, Florentino; Bibliografía Española de Historia Marítima. 1932-1962, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1970.

Pérez, Modesto y P. Nougés; Los Precursores Españoles del Canal Interoceánico, Madrid, 1915.

Prieto, Carlos; El océano Pacífico: Navegación y Navegantes Españoles en el Siglo XVI, Madrid, Alianza Editorial, 1915.

Pizzourno Geles, Patricia; "Presentación del Informe del Capitan Bowman E. Maccalla en el Istmo de Panamá en 1885 sobre la Intervención Norteamericana", en Revista Lotería, Lotería Nacional de Beneficencia, N° 334-335, Panamá, ene-feb 1984.

Quintero, César; "La Llamada neutralidad del Canal de Panamá", en la

compilación El Canal de Panamá: Una herida de América, realizada por Enrique Levi Jaramillo, 1ª edic., Siglo XXI, México-España-Argentina, 1976.

Rama, Carlos M.; Nacionalismo e Histografía en América, Tecnos, Madrid.

Rama, Carlos; Historia de las Relaciones Culturales entre España y la América Latina, Fondo de Cultura Económico, Madrid, 1982.

Ramsla, Neumayer de; Von der Neutralität und oder.

Reclús, Armando; Exploraciones a los Istmos de Panamá y Darién, EDUCA, San José, Costa Rica, 1981.

Reparaz, Gonzalo de Historia de la Colonización, Tomo I, Colección Labor, Editorial Labor, Madrid, 1933.

Reverte, José María; Operación Panamá. Por la Ruta de los Descubridores, Edit. Distribuciones, Madrid, 1977.

Rijljel, Bidlack; "Sobre el Artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack", en la obra colectiva Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Vol 3º, 2ª ed., Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974.

Rivas, Ricardo; Perspectivas. Panamá Litoimpresora, Panamá, 1972.

Rivas, Raimundo; Historia Diplomática de Colombia, 1810-1934

Rivera, Eugenio; Centroamérica. Política, Economía y Crisis, San José, Costa Rica, 1987.

Sanz, Carlos; El Nombre de América. Libros y Mapas que lo Inspiraron. Descripción y Crítica Histórica, Librería General, Madrid, 1959.

Sanchez de Bustamante, Antonio "El Canal de Panamá y el Derecho Internacional", en Revista de Derecho Internacional y Legislación Comparada, Bruselas, 1989.

Selser, Gregorio; El Rapto de Panamá, Ed. Gernica, Argentina, 1964.

Shook, Ewim M.; Anthropologic Bibliographic of Aboriginal Panama.

Smit, Sidney Robert; Historia de los Consulados del Mar, (1520-1700), Ed. Península, Barcelona, 1778.

Soler, Ricaurte; Panamá. Dependencia y Liberación, Ed. EDUCA, San José, Costa Rica, 1977.

- Cuatro Ensayos de Historia sobre Panamá y Nuestra América, Impresora de la Nación (INAC), Panamá, 1985.

- Pensamiento Panameño y Concepción de la Nacionalidad durante el Siglo XIX, prólogo de Rodrigo Miró, Panamá, Imprenta Nacional, 1954.

Spymann, Nicholas; Los Estados Unidos frente al Mundo, 1ª edic. en español, Fondo de Cultura Económica, México, 1954.

Suárez, Fernando Luis; Manual de Historia Universal, Espasa-Calpe, Madrid, 1970.

- Historia General de España y América, Tomo VII, El Descubrimiento y la Fundación de los Reinos ultramarinos. Hasta Fines del Siglo XVI, Rialp. Madrid, 1981.

Suárez, Federico; Reflexiones sobre la Historia y sobre el Método de la Investigación histórica, Rialp, Madrid, 1977.

Suárez Radillo, Carlos M.; España, México, Centroamérica y Las Antillas.

Thayer Malin, Alfred; La Influencia del Poder Naval en la Historia.

Tejería, Gil Blas; Pueblos Perdidos, Impresora Panamá, Panamá, 1962.

Turner, Domingo H.; Tratado Fatal. Tres Ensayos y una Demanda, Proa, Panamá, 1964.

Toribio Medina, Juan; El Descubrimiento del Océano Pacífico.

Vasco Núñez de Balboa, Tomo 2º, Santiago de Chile, Chile, 1914.

Vazquez, Materno Juan; Tratado del Canal de Panamá. Historia

Relativa a los Tratados del Canal de Panamá, 2 tomos, Ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982.

Verdross, Alfred; Derecho Internacional público, 5ª ed., trad. de Vedía, Enrique de; Historiadores Primitivos de Indias, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, Vol. Antonio Tryol y Serra, Biblioteca Jurídica Aguilar, Madrid, 1967.

Veliz, Claudio; La Tradición Centralista de América Latina, trad de María Isabel Carreras e Ignacio Hierro, Ariel, Barcelona.

Viallake; "Les Etats Units et le Canal Interoceanics" en Review Generale de Droit International, 1903.

Vives Vicen, Jaime; Bibliografía Histórica de España e Hispanoamérica, Barcelona, 1953

- Historia de España y América, Barcelona, 1961

Vila Vilar, Enriqueta; "Las Ferias de Portobelo. Apariencia y Realidad del Comercio con Indias", en la Separata del Tomo XXXIX del Anuario de Estudios Americanos, Sevilla, 1984. Revista Lotería Nº 358 (enero-febrero), Lotería Nacional, Panamá, 1986.

Vilar, Pierre; Historia de España, 21ª edición, traducción

Manuel Tuñón de Lara y Jesús Suso Soria,  
Editorial Grijalbo, Barcelona, 1985.

Wafer, Lionel; New Voyage and Description of the Isthmus of America, Hakluyt Society, Oxford, 1943.

Whiteley; "Les Traités de Clayton Bulwer et Hay Pauncefote", en Review de Droit International, 1903.

Wright, Irene A.; Documents Concerning English Voyages to the Spanish Main. 1569-1570, Hakluyt, London, 1932.

Yangué Messía, José María; La Neutralidad. Su Concepto y Deberes.  
Tesis Doctoral (inédita), Facultad de Derecho,  
Universidad Central, Madrid, 1975.

Yau, Julio; El Canal de Panamá. El Calvario de un Pueblo, Mediterráneo, Madrid, 1972.



## DOCUMENTOS

Ministerio de Asuntos Exteriores de España.

Sección Política. Colombia.

IIA, Años 1883-1884, Legajos número 2335.

IIA, Años 1884-1885, Legajos número 2336.

IIA, Años 1885-1886, Legajos número 2336.

IIA, Años 1880-1881, Legajos número 2337.

IIA, Años 1892-1893, Legajos número 2338.

IIA, Años 1893-1894, Legajos número 2339.

IIA, Años 1894-1895, Legajos número 2340.

IIA, Años 1896-1897, Legajos número 2341.

IIA, Años 1845-1898, Legajos número 2342.

IIA, Años 1897-1898, Legajos número 2342.

IIA, Años 1897-1898, Legajos número 2343.

IIA, Años 1898-1899, Legajos número 2344.

IIA, Años 1899-1903, Legajos número 2345.

IIA, Años 1904-1904, Legajos número 2346.

Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.

Sección Correspondencia. Colombia.

Años 1881-1890, Legajos número 1426.

Años 1890-1900, Legajos número 1427.

Años 1900-1920, Legajos número 1427.

Años 1920-1930, Legajos número 1427.

Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.

Sección Política. Panamá.

Años 1880, Legajos número H-2572.

Años 1880-1911, Legajos número H-2573.

Años 1911-1920, Legajos número H-2574.

Años 1924, Legajos número H-2575

Años 1880-1924, Legajos número H-2572, H-2575.

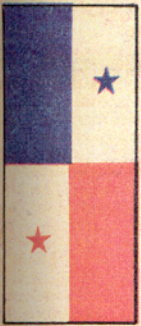
Años 1904, Legajos número H-1674.

Años 1921-1925, Legajos número H-1674.

Años 1904-1925, Legajos número 1674.



1914



1989



75<sup>o</sup>  
Aniversario

DEL CANAL DE  
PANAMA

LA ESTRELLA DE PANAMA



T O M O    I I

A P E N D I C E    D O C U M E N T A L

INDICE GENERAL.

DOCUMENTO

PAGINA

CAPITULO SEGUNDO.

DOCUMENTO NUMERO 1.: NOTA Nº 498, de 29 de noviembre de 1859, que el Embajador de España en París, envía al Ministro de Estado Español, poniéndole en conocimiento el proyecto de construcción del canal, a cargo del francés Dr. Emilio Cullen.

1 a 3

DOCUMENTO NUMERO 2.: NOTA S/N, que el Ministro de Estado español envía al Embajador de S.M.en París, el 23 de enero de 1860, comunicándole que se ha recibido el Informe del Proyecto Cullen y las averiguaciones a efectuar por este último.

4 a 6

DOCUMENTO NUMERO 3.: Carta fechada el 29 de febrero de 1860, que el primer Secretario de Estado español dirige como contestación al Dr. Emilio Cullen, donde le expresa la imposibilidad de ayuda española a su proyecto de construcción de un canal por el Istmo del Darién.

7 a 9

DOCUMENTO NUMERO 4.: NOTA Nº 60, de 14 de febrero de

1860, que contiene el Informe que envía el Embajador de España en París, en cumplimiento a la Real Orden de 11 a 15 23 de enero de 1860, donde se le encomendaba realizara las averiguaciones sobre la disposición de apoyo de los gobiernos francés y de Gran Bretaña al proyecto del Dr. Emilio Cullen.

16 a 21

**DOCUMENTO NUMERO 5.:** Programa de Actos y Discursos pronunciados con motivo de la llegada de Ferdinand de Lesseps a Panamá e inauguración de las obras de construcción del Canal Francés.

**DOCUMENTO NUMERO 6.:** NOTA Nº 160, que el Cónsul español en Santo Domingo, envía el 8 de noviembre de 1880, al Excmo. Sr. Ministro de Estado español, exponiendo 22 a 25 las razones de las posibilidades que Cuba y Puerto Rico, territorios españoles, se conviertan -al igual que Santo Domingo- en Puertos Franceses para la Compañía Interoceánica.

**DOCUMENTO NUMERO 7.:** NOTA Nº 16, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Sr. Ministro de 26 a 29 Estado español en Madrid, informándole que el gobierno de Nicaragua ha publicado en la "Gaceta Oficial", la concesión de explotación y construcción de un canal por Nicaragua.

**DOCUMENTO NUMERO 8.:** NOTA Nº 38, fechada en Guatemala el 11 de noviembre de 1880, y en la cual el Cónsul

General de España en Centroamérica da cuenta al Excmo Señor Ministro de Estado español en Madrid, del curso que sigue el proyecto del Canal por Nicaragua. 30 a 35

DOCUMENTO NUMERO 9.: NOTA Nº 50, de 11 de marzo de 1880, remitida por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole de la llegada de Lesseps a los Estados Unidos; la opinión existente en ese país y comentarios del Mensaje del presidente Hayes a la Cámara de Representantes de los Estados Unidos. 36 a 49

DOCUMENTO NUMERO 10.: NOTA Nº 113, fechada el 27 de junio de 1879 y enviada desde Nueva York por el Ministro Plenipotenciario de S.M. española al Excmo. Señor Ministro de Estado español, donde da cuenta de la opinión general de los Estados Unidos a la construcción de un canal por el Istmo del Darién, bajo la protección y dominación europea. 50 a 56

DOCUMENTO NUMERO 11.: NOTA Nº 34, fechada el 21 de febrero de 1880, en Washington y que remite el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole de la inicial y negativa actitud que se siente en la opinión pública norteamericana a las posibilidades de construcción de un canal francés en Panama. 57 a 73

DOCUMENTO NUMERO 12.: NOTA Nº 78, fechada en Washington el 1 de mayo de 1880, que envía el Ministro Pleni

potenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole sobre lo poco factible que se considera en los Estados Unidos el proyecto del Canal Francés, luego de la visita de Lesseps a Washington.

74 a 77

**DOCUMENTO NUMERO 13.: NOTA N° 204**, con fecha de 15 de diciembre de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, reflejando los vaivenes y discusiones que en la opinión pública norteamericana suscitaba el proyecto de construcción del canal francés.

78 a 86

**DOCUMENTO NUMERO 14.: NOTA N° 19**, fechada en Washington el 1 de febrero de 1881, enviada por el ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, y en el cual refleja aspectos que inciden directamente en la controvertida dialéctica y decisión de los proyectos de construcción del canal por Nicaragua o por Panamá.

87 a 95

**DOCUMENTO NUMERO 14 A.: CONTRATO SALGAR-WYSE**, por el cual se establecen las condiciones, entre franceses y colombianos, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano.

96 a 107

**DOCUMENTO NUMERO 14 B.: CONTRATO SUAREZ-MANGE**, sobre la concesión por el gobierno de Colombia, de una segunda prórroga a la Compañía Francesa del Canal de

Panamá, en estado de liquidación, para la construcción y finalización de las obras del Canal. 108 a 111

**DOCUMENTO NUMERO 15.: TRATADO MALLARINO-BIDLAC**, entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, sobre garantía, neutralidad y libre tráfico por el Istmo de Panamá. 112 a 126

**DOCUMENTO NUMERO 16.: TRATADO CLAYTON-BULWER**, entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica, sobre la construcción y protección del Canal Interoceánico. 127 a 131

**DOCUMENTO NUMERO 17.:** Información y Nota de agradecimiento expresada por el gobierno de España al Gobierno francés, por la ayuda que este último prestó a sus súbditos radicados en Bogotá durante los disturbios y la guerra civil de 1885. 132 a 134

**DOCUMENTO NUMERO 18.: NOTA Nº 24**, fechada en Bogotá el 23 de mayo de 1889, que envía el Ministro Residente de S.M. española en Bogotá al Excmo. Señor Ministro de Estado español, donde le informa que, desde 1880, el Gobierno Colombiano intentó buscar el apoyo de las potencias europeas para obtener la internalización del régimen de neutralidad del Canal de Panamá. 135 142

**DOCUMENTO NUMERO 19.: NOTA Nº 19**, fechada en Guatemala el 14 de abril de 1881, en la cual el Cónsul General de España en Guatemala le expresa al Excmo. Señor Ministro de Estado español, lo favorable para la polí



tica española las gestiones y éxitos que alcanza en 143 a 155 los Estados Unidos Ferdinand de Lesseps.

**DOCUMENTO NUMERO 20.:** Reproducción por fotocopia del periódico panameño "La Estrella de Panamá", de sábado 26 de mayo de 1881, año 33, número 453, y que contiene el Protocolo conocido como Protocolo de Santo Domingo Vila sobre el régimen de neutralidad del Canal de 156 a 157 Panamá.

**DOCUMENTO NUMERO 21.:** NOTA Nº 30-V, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1881, enviada por el Cónsul General de España en Guatemala al Excmo. Señor Ministro de Estado español, comunicándole el rechazo del gobierno colombiano al Protocolo de Santo Domingo 158 a 163 Vila.

**DOCUMENTO NUMERO 22.:** NOTA Nº 46, fechada en Guatemala el 14 de julio de 1881, y que envía el Cónsul General de España en Guatemala al Excmo. Señor Ministro de Estado español, refiriendo o dando cuenta de los descargos que ha realizado el General Santo Domingo Vila por su negociación en el Protocolo que se conoce con su nombre y cuya finalidad era la de constituir una 164 a 168 agenda o apéndice al Tratado Mallarino-Bidlac.

**DOCUMENTO NUMERO 23.:** Instrucciones que el Secretario de Estado de los Estados Unidos envía al Señor Ministro de los Estados Unidos en Madrid, fechadas en Washington el 24 de junio de 1881 y que contienen refe

rencias la Doctrina Monroe y, sobre la aplicación de la misma, una manifiesta oposición a los intentos de 169 a 191 internalización del régimen de neutralidad del Canal de Panamá.

**DOCUMENTO NUMERO 24.: NOTA "CONFIDENCIAL"** que el representante del gobierno español en Londres envía al Excmo. Señor Ministro de Estado español, con la finalidad de hacerle llegar ciertas consideraciones y la posible posición que adoptaría el gobierno inglés 192 a 200 sobre la internalización del régimen de neutralidad del Canal.

**DOCUMENTO NUMERO 25.: NOTA Nº 28**, fechada en Guatemala el 14 de setiembre de 1881, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Señor Ministro de Estado español, absolviendo la consulta de este último, relativa a informes de la situación general del Canal y, de manera especial, sobre la cuestión del régimen de neutralidad. 201 a 206

**DOCUMENTO NUMERO 26.: NOTA Nº 158**, fechada en Washington el 14 de noviembre de 1881, enviada por el Ministro Plenipotenciario de S.M. española en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, contestando a este último las consultas que, sobre el tema de la neutralidad del canal interesan saber y conocer a España para adoptar una posición respecto al ruego que sobre el mismo tema le ha hecho llegar el gobierno

inglés.

208 a 214

**DOCUMENTO NUMERO 27.: NOTA Nº 11,** fechada el 26 de septiembre de 1881, en Bogotá, Colombia y enviada por el Encargado de Negocios Interiono de España en la ciudad de Bogotá al Excmo. Señor Ministro de Estado español, dando respuesta a los requerimientos de este último sobre el tema y situación de la neutralidad del Canal de Panamá.

215 a 226

**DOCUMENTO NUMERO 28.: NOTA Nº 185,** fechada en Washington el 21 de diciembre de 1881, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español haciendo referencias a las opiniones de aquél sobre la "batalla diplomática" que está presente en la opción del régimen de neutralización del proyectado Canal de Panamá y las posibles posiciones que adopten las potencias europeas.

227 a 250

**DOCUMENTO NUMERO 29.: NOTA Nº 104,** fechada en Guatemala el 21 de diciembre de 1881. Enviada al Ministro de Estado español por el Cónsul General de España en Guatemala y que contiene las apreciaciones de éste sobre las razones que podría alegar España para pronunciarse favorablemente a las iniciativas europeas de obtener un régimen multilateral de protección en la neutralidad del Canal de Panamá.

251 a 259

## CAPITULO TERCERO

**DOCUMENTO NUMERO 1.: NOTA S/N** de 29 de diciembre de 1885, del Cónsul de España en Panamá al Ministro de 260 a 262 Estado Español, referente a la cuestión de Aduana en el Istmo y al descontento que ahí reina sobre una nueva intervención norteamericana y por último al enlace con España por algunos de estos asuntos.

**DOCUMENTO NUMERO 2.: NOTA Nº 51**, fechada el 11 de septiembre de 1882. Política de Panamá (reservada) 263 a 274 legajo 2573 año 1880-1911. Se refiere al Canal de Suez y en relación con la construcción del Canal de Panamá, haciendo énfasis en la importancia de la isla de Cuba.

**DOCUMENTO NUMERO 3.: NOTA Nº 43**, de 14 de julio de 1881: Política 13-162. El Cónsul General de España en Guatemala da cuenta del disgusto que causó en los 275 a 282 Estados Unidos la compra del Ferrocarril del Istmo, pasando a la Compañía Francesa, e indica la conveniencia de que España tome parte en la neutralidad del Canal.

**DOCUMENTO NUMERO 4.: NOTA Nº 220 Pol.**, de 24 de dic. 283 a 297 de 1879, al Sr Ministro de Estado, el Ministro Plenipotenciario de S.M. da cuenta de los trabajos de las cámaras y de los discursos de los sres Brunside y Caf sobre la Doctrina Monroe y las relaciones con España.

x

**DOCUMENTO NUMERO 5.:** Reservado S/N, de diciembre de 298 a 302 1880, respecto al descontento en el Istmo por el establecimiento de Aduanas en Panamá y Colón.

**DOCUMENTO NUMERO 6.:** NOTA Nº 59, de 5 de noviembre de 1881, Política el Excmo. Sr. Ministro de Estado al 303 a 306 Ministro Residente de S.M. El Canal de Panamá y sus contradictores.

**DOCUMENTO NUMERO 7.:** Sección 5 a Nº 37, de 24 de julio de 1890 al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Llegada de N. Bonaparte Wyse y pró- 307 a 320 rroga del contrato para la construcción del Canal de Panamá.

**DOCUMENTO NUMERO 8.:** NOTA Nº 1, Sección de Política, al Excmo. Señor Ministro de Estado. El Cónsul de España, conforme al despacho que por cable, ha dirigido a 321 a 326 S.E. con esta fecha, y da a conocer la situación del Istmo.

**DOCUMENTO NUMERO 9.:** NOTA Nº 60, Sección 3ª, de 22 de noviembre de 1890, al Excmo Señor Ministro de Estado de Bernardo E. de Colofán en que da a conocer cierta mala disposición hacia la compañía, por la conducta 327 a 335 que había observado M. de Lesseps con los Gobiernos de Colombia.

**DOCUMENTO NUMERO 10.:** de 20 de diciembre de 1890, Sección 5ª, nº 3, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M., da cuenta de la termina-

ción feliz de la negociación sobre la construcción del Canal de Panamá.	336 a 341
<b>DOCUMENTO NUMERO 11.: CONTRATO ROLDAN-WYSE</b> , de 10 de diciembre, primera prórroga Ley 107 de 1890 por la cual el Congreso de Colombia aprueba un contrato.	342 a 345
<b>DOCUMENTO NUMERO 12.: Sección 5ª nº 5</b> , de 15 de enero de 1891, sobre Comisión para la concesión de la prórroga.	346 a 349
<b>DOCUMENTO NUMERO 13.: Sección 5ª, nº5</b> , de 15 de enero de 1892, Al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. sobre Ley que aprueba el contrato de prórroga para la construcción del Canal de Panamá.	350 a 353
<b>DOCUMENTO NUMERO 14.: Bogotá</b> , miércoles 5 de abril de 1893, Diario Oficial, número 9, 125, año XXIX: Prórroga Suárez-Monge.	354 a 355
<b>DOCUMENTO NUMERO 15.: Sección Nº 5ª, nº 16</b> , 22 de febrero de 1893, al Excmo. Señor Ministro de Estado, el Ministro residente de S.M., sobre negociaciones para obtener una nueva prórroga para la construcción del Canal de Panamá.	356 a 371
<b>DOCUMENTO NUMERO 16.: El Heraldó "La Salvación de Panamá"</b> , período colombiano, que traduce un artículo aparecido en Le Figaro de París en 1890.	372 a 374
<b>DOCUMENTO NUMERO 17.: NOTA Nº 59, Nº 25</b> de 5 de abril de 1893, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Minis-	

tro Residente de S.M. Nueva Prórroga al Contrato de construcción del Canal de Panamá. 375 a 377

DOCUMENTO NUMERO 18.: de fecha 31 de octubre de 1894 sobre la muerte de españoles en las obras de la construcción del Canal de Panamá. 378 a 382

DOCUMENTO NUMERO 19.: NOTA Nº 81 de 24 de noviembre de 1894, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente, trata sobre socorros a Españoles en Panamá. 383 a 385

DOCUMENTO NUMERO 20.: NOTA Nº 80 Registrada 6 de abril de 1897, en que informa que la empresa del Canal sin ninguna otra prórroga lleva súbditos españoles a Panamá para realizar trabajos. 386 a 387

DOCUMENTO NUMERO 21.: Política Colombia Nº 17, de 17 de enero de 1899, al Excmo. Señor Ministro de Estado, el Encargado de Negocios de España remite un estudio comparativo entre los Canales de Panamá y Nicaragua. 388 a 392

DOCUMENTO NUMERO 22.: NOTA Nº 21, Copia Nº 1, de 3 de enero de 1889, República de Colombia. Gobernación del Departamento de Panamá, Secretaría General, Despacho de Gobierno, Rama de Orden Público. Ced. nº 1. Panamá 2 de enero de 1889. Sr. Cónsul del Reino de España, Circular con motivo de los sucesos que pueden surgir al suspender los trabajos del Canal, para reembarcar a sus respectivos connacionales. 393 a 396

DOCUMENTO NUMERO 23.: Política Colombia Nº 2, Bogotá

11 de enero de 1889, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Este gobierno y la crisis de la Compañía del Canal de Panamá. 397 a 401

**DOCUMENTO NUMERO 24.:** NOTA N° 18, Colombia, Bogotá, 25 de enero de 1889, Excmo. Señor Ministro de Estado, se informa cómo fue sometida a estudio del Congreso la prórroga solicitada por la Compañía francesa del Canal de Panamá. 402 a 403

**DOCUMENTO NUMERO 25.:** Política de Bogotá, de 15 de marzo de 1899, al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, agente especial para la concesión de prórroga a la Empresa del Canal de Panamá. 404 a 408

**DOCUMENTO NUMERO 26.:** República de Colombia, Anales del Congreso, serie 4, n° 78, Bogotá, lunes 15 de diciembre de 1890. Senado de la República. Informe de una Comisión sobre un Proyecto de Ley. 409 a 411

**DOCUMENTO NUMERO 27.:** Política de América n° 63, Bogotá, 6 de mayo de 1899. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, opinión de que la misión del Nuevo Ministro de la Gran Bretaña versa sobre el Canal de Panamá. 412 a 416

**DOCUMENTO NUMERO 28.:** Informe que presenta al Excmo. Señor Vicepresidente de la Mayoría de la Comisión nombrada por la Junta que se reunió el 13 de este mes en el Palacio de San Carlos. Bogotá, 20 de febrero de



1902.

417 a 432

**DOCUMENTO NUMERO 29.:** Ley 107 de 1890 (26 de diciembre) por el cual se aprueba un contrato. El Congreso de Colombia decreta en Bogotá el 26 de diciembre de 1890. El Ministro de Relaciones Exteriores.

433 a 434

**DOCUMENTO NUMERO 30.:** **TRATADO HAY-PAUNCEFOTE** 1901, 18 de noviembre. Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 16 de noviembre de 1901, por el cual se subroga el contrato Clayton-Bulwer de 1850.

435 a 437

**DOCUMENTO NUMERO 31.:** **LEY SPOONER**, 1902, 28 de junio, expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América por el cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico.

438 a 441

**DOCUMENTO NUMERO 32.:** **TRATADO HERRAN-HAY**, 1903, 22 de enero. Entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de una Canal Interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

442 a 452

**DOCUMENTO NUMERO 32 A.:** República de Colombia, Diario Oficial, Bogotá, sábado 22 de agosto de 1903, año XXXIX, nº 11, 802.

453 a 454

**DOCUMENTO NUMERO 33.:** Proyecto de Ley. Por la cual se ratifica una improbación y se dan autorizaciones al Gobierno para negociar la apertura de un Canal interoceánico a través del Istmo de Panamá. Bogotá, Agosto 29 de 1903. Presentado por los suscritos miembros de

la Comisión nombrada por S.E. el Presidente del Sena- 457 a 462  
do.

**DOCUMENTO NUMERO 34.:** República de Colombia,. Diario  
Oficial, Bogotá, jueves 17 de septiembre de 1903, año  
XXXIX, número 11, 904. 463 a 470

**DOCUMENTO NUMERO 35.:** Sección 29, nº 189, Washington,  
15 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de  
Estado. El Ministro de S.M. informa acerca de la cons-  
trucción del Canal de Panamá.

**DOCUMENTO NUMERO 36.:** Política Nº 9 E-103, Washington, 471 a 475  
16 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de  
Estado. El Ministro de S.M. da cuenta de una confe-  
rencia con este Secretario de Estado referente al  
proyectado Canal de Nicaragua.

**DOCUMENTO NUMERO 37.:** Sección 2ª Nº 14-E-116, Washing- 476 a 481  
ton, 23 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de  
Estado. El Ministro de S.M., participa que los Esta-  
dos Unidos han firmado su tratado con Colombia para la  
construcción del Canal de Panamá. 482 a 485

**DOCUMENTO NUMERO 38.:** Sección 29, Nº 17, Washington,  
26 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de Esta-  
do. El Ministro de S.M. acompaña el texto del tratado  
para la construcción del Canal.

**DOCUMENTO NUMERO 39.:** Política Nº 43-E-303, Washing-  
ton, 18 de enero de 1903, al Excmo Señor Ministro de  
Estado. El Ministro de S.M. da cuenta de la ratifi-

cación por el Senado del Convenio referente a la construcción del Canal de Panamá.

486 a 488

**DOCUMENTO NUMERO 40.:** Política. Ministerio de Estado, 26 de octubre de 1903. Hace referencia a que el 22 de enero último se firmó ad referendum en Washington entre el Secretario de Estado Mr. Hay y el encargado de Negocios de Colombia Sr. Herrán.

489 a 492

**DOCUMENTO NUMERO 41.:** Política, N° 49-E-1.012, Bogotá, 10 de septiembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro Residente de S.M., remite el nuevo proyecto de Tratado para la apertura del Canal de Panamá.

493 a 497

**DOCUMENTO NUMERO 42.:** Política, N° 168-E-1.110 Washington, 7 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., refiere detalles y da impresiones sobre los sucesos de Panamá.

498 a 502

**DOCUMENTO NUMERO 43.:** Política N° 16-E-1221, Bogotá, 7 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro Residente de S.M. (Reservado). Enterado con interés y al expediente de Panamá.

503 a 510

**DOCUMENTO NUMERO 44.:** Política, N° 66-E-1222. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro Residente de S.M. (Reservado). Enterado 29-XII-1913.

511 a 516

**DOCUMENTO NUMERO 45.:** Cablegrama del Presidente de Colombia José Manuel Marroquín al General Castro, Presidente de Venezuela. Compagne Francais des Cables

Telegraphiques. Para Caracas- de Bogotá, el 17 de noviembre de 1903. 517 a 518

**DOCUMENTO NUMERO 46.:** República de Panamá. ministerio de Relaciones Exteriores. Panamá, 10 de noviembre de 1903. Señor Ministro, A.S.E. Señor Ministro de Relaciones Exteriores de España, Madrid. 519 a 522

**DOCUMENTO NUMERO 47.:** NOTAS DIPLOMATICAS sobre la rebelión en el Istmo de Panamá. Legación de los Estados Unidos, Bogotá, 11 de noviembre de 1903. Luis Carlos Rico. A.S.E.el Sr.A.M.Baupré, Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos. 523 a 527

**DOCUMENTO NUMERO 48.:** Política Nº 170, Washington 12 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., da cuenta del reconocimiento inmediato del Gobierno de Panamá por el de los Estados Unidos. 528 a 531

**DOCUMENTO NUMERO 49.:** NOTA Nº 172-E-1132, Washington, 21 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., confirma telegrama referente al reconocimiento de la nueva República de Panamá, y participa el acuerdo tomado por el Cuerpo Diplomático en esta Capital sobre el particular. Al expediente para el informe queriéndose elevar a S.M. 532 a 535

**DOCUMENTO NUMERO 50.:** 2ª Madrid, 27 de noviembre de 1903. Los representantes diplomáticos de S.M. en el extranjero. El Gobierno de S.M. da a conocer la acti-

tud de las diferentes potencias ante los sucesos ocurridos en el Istmo de Panamá. 536 a 537

**DOCUMENTO NUMERO 51.:** Política Nº 4-R-E-105. Washington, 8 de enero de 1904. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, da cuenta del discurso del senador Mr. Lodge, en que trata varias veces de España y remite aparte el Diario de Sesiones que lo contiene. Dar cuenta a V.E. 538 a 543

**DOCUMENTO NUMERO 52.:** Sección de Política E-1167, 6 de diciembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Embajador de S.M. Contesta a la Real Orden Circular Nº 23 sobre reconocimiento República de Panamá. Al expediente para informar. 544 a 547

**DOCUMENTO NUMERO 53.:** Madrid, 2 de mayo de 1904. Al Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá, con referencia a la nota de 10 de noviembre último sobre la proclamación de la independencia, la nueva situación creada y reconociendo formalmente la independencia. 548 a 549

**DOCUMENTO NUMERO 54.:** Ministerio de Estado. Política. Circular nº 158, 2 de mayo de 1904. A todos los Embajadores, Legaciones y todos los Consulados. De Real Orden, comunicada por el Sr. Ministro de Estado. El Subsecretario. El Gobierno de S.M. ha reconocido en el día de la hoy la independencia de Panamá. 550 a 551

**DOCUMENTO NUMERO 55.:** Sección Nº 2, Madrid, 2 de mayo

de 1904. Al Cónsul de España en Panamá. Telegrama dirigido: Sírvasen notificar al Presidente de la República que el Gobierno de S.M. ha reconocido su independencia. Ministro.

552 a 553

DOCUMENTO NUMERO 56.: Panamá, 10 de mayo de 1904. Consulado de España en Panamá nº 27. El Cónsul de España en Panamá. Al Sr. Ministro de Estado, Madrid. Da a conocer oficio recibido del Sr. Secretario de Relaciones Exteriores, encareciendo, a nombre del Sr. Presidente de la República que presentara "sus expresiones de gratitud a S.M. el Rey de España por haber acatado el ingreso recién creado estado en el concierto internacional."

554 a 558

DOCUMENTO NUMERO 57.: Madrid, 2 de mayo de 1904. Ministro Plenipotenciario de S.M. en Santa Fé de Bogotá. Se continúa informando sobre la proclamación de la independencia de Panamá como un hecho consumado y los puntos de vista del Gobierno de S.M.

559 a 560

DOCUMENTO NUMERO 58.: copia Estado Madrid, noviembre 19 de 1903. Firma de tratado con Ministro de Panamá. Con copia para la sección Ministerio de Estado. Registro General y Copia telegrama cifrado. El Ministro de España al Ministro de Estado. Ojeda.

561 a 566

DOCUMENTO NUMERO 59.: Acta de Independencia del Istmo. Suscrita en la Ciudad de Panamá, cabecera del Distrito del mismo nombre, a las tres de la tarde del día

cuatro de noviembre de 1903. En la que se señala para llevar a la práctica el cumplimiento de la resolución que tienen los pueblos de Panamá de emanciparse del Gobierno de Colombia.

567 a 571

**DOCUMENTO NUMERO 60.:** Convención del Canal, 1903. noviembre, 18 (para la construcción del Canal Interoceánico). Decreto Número 24 de 1903 (2 de diciembre) Por el cual se aprueba un tratado con los Estados Unidos de Norte América. La Junta de Gobierno Provisional de la República.

572 a 580

**DOCUMENTO NUMERO 61.:** Política Nº 48, Washington, 8 de marzo de 1904. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España. Remite el texto del Tratado Convención del Canal de Panamá. Legación de España en Washington.

581 a 595.

**APENDICE DOCUMENTAL.****Capítulo Segundo****DOCUMENTO NUMERO 1**

**NOTA Nº 498**, de 29 de noviembre de 1859, que el Embajador de España en París, envía al Ministro de Estado Español, poniéndole en conocimiento el proyecto de construcción del canal, a cargo del francés Dr. Emilio Cullen.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nueva Granada (1859-1860). Proyecto del Sr. Cullen para la canalización del Istmo del Darién.



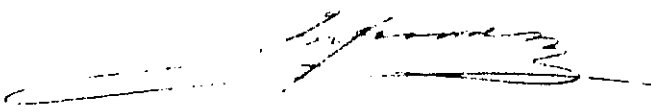
2

I. <sup>17</sup>  
N° 498. Paris 29. de Novembre - 1859.  
Nueva Granada - Itien de Darien  
R 6/12

al Comodoro Guzman, jefe de Estado

El Embajador de S. Esp.

Recibe una exposicion dirigida —  
a S. Esp. por el Sr. Bullens.

  
Legacion Republicana en Colombia  
en el Puerto de ... 1859

Dre No. 1

Monseigneur

N<sup>o</sup> 498.

Monsieur le Ministre; L'honneur de vous adresser la  
lettre de passer à Paris le 1. 4. une  
exposition dirigée à l'Exposition de 1854.  
Lettre en que da cuenta de un proyecto  
para reunir los océanos Atlántico y  
Pacífico por medio de un canal que  
atravesaría el istmo de Panamá, y piden  
que la Reina, Nuestra Señora, le preste  
auxilio en la misma forma que le ha  
hecho ya los Sotranos de Francia y  
Inglaterra.

Des que a V. E. m. a. a. -  
Paris 29. de Noviembre - 1854.

Quiero decir,  
B. L. de V. E.  
de mas a. y seg. de.

Alf. de

Comodoro Promis Secretario de Estado.

**DOCUMENTO NUMERO 2.**

**NOTA S/N,** que el Ministro de Estado español envía al Embajador de S.M.en París, el 23 de enero de 1860, comunicándole que se ha recibido el Informe del Proyecto Cullen y las averiguaciones a efectuar por este último.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, Legajo número 1. Nueva Granada (1859-1860). Proyecto del Sr. Cullen para la canalización del Istmo del Darién.

mi indagador de V. de la H. en Paris

Doc No. 2

L. Madrid 25 de Enero de 1860

Con G. de la H. he recibido la carta firmada  
por Secretaría de despacho de V. de la H. de  
el 19 de Noviembre último, ~~en la que se~~  
me exponen a V. M. relativo a un proyecto  
de canal por unirse al Canal de San Pedro  
al Pacifico.

Enterada la Reina, nuestra Señora, de lo  
que contiene, ha servido mandarme que  
se le V. de la H. que ~~se~~ <sup>come</sup> informe <sup>cerca</sup> de lo que el gobierno se  
ha acordado manifestado por el Sr. D. Carlos  
autor del proyecto, de haber acopiado el  
Impresario favorablemente su pretension  
de que se mande un ingeniero ~~de~~ <sup>de</sup> ~~camino~~  
y un sugeto de la marina <sup>de guerra</sup> francesa  
para presenciar los trabajos <sup>de exploración</sup> del mismo de las obras  
que han debido empezar en este año.

El yerno de S. M. para el mismo  
 del año de 1.º P. que tambien se viguere  
 y ~~se~~ tambien el de la Gran Tercera  
 para mandar algun comisionado que  
 represente en esta ocasion

De Real orden. ~~Se~~ comu-  
 nicada. *Dios*

*Ministerio*  
*Jm*

**DOCUMENTO NUMERO 3.**

Carta fechada el 29 de febrero de 1860, que el primer Secretario de Estado español dirige como contestación al Dr. Emilio Cullen, donde le expresa la imposibilidad de ayuda española a su proyecto de construcción de un canal por el Istmo del Darién.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, Legajo número 60 febrero 1860. De algunas noticias sobre la canalización del Istmo del Darién por el Dr. Cullen.

8 Dec No. 3

Dr. Don Eduardo Cullen, doctor en medicina.

Madrid 29 de febrero de 1860.

~~La Reina, mi augusta hermana,~~  
he recibido, por conducto del ~~de~~  
Embajador <sup>de España</sup> en París, la comuni-  
cación que V. ~~de~~ dirige <sup>conferencia</sup> con fecha  
3 de Noviembre del año último,  
al <sup>al pte. de S. M.</sup> ~~en~~ que da cuenta de un proyecto  
para unir el mar Atlántico al  
Pacífico por medio de un canal  
que atravesaría el istmo de  
Darien, y <sup>por lo que se le cubre</sup> ~~presta~~ <sup>se le cubre</sup> ~~se le cubre  
cierto auxilio en la misma forma  
que lo han hecho ya, según ma-  
nifiesta, los gobiernos de Francia é  
Inglaterra.~~

El pte. de S. M. se ha interesado con interés  
de inteligencia en las comunicaciones, y  
~~se le ha dado un subsidio de 100,000 francos~~  
que las mismas autoridades <sup>del Reino</sup> ~~del Reino~~ <sup>del Reino</sup> permiten

coadyunar, por su parte, a  
la realización de un pensamiento  
de tan reconocida importancia.

Aprovecho esta oportunidad  
para ofrecer a V. las seguridades  
de mi consideración.

M. V. G.  
S. D.



DOCUMENTO NUMERO 4.

NOTA Nº 60, de 14 de febrero de 1860, que contiene el Informe que envía el Embajador de España en París, en cumplimiento a la Real Orden de 23 de enero de 1860, donde se le encomendaba realizara las averiguaciones sobre la disposición de apoyo de los gobiernos francés y de Gran Bretaña al proyecto del Dr. Emilio Cullen.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Legajo número 1, París, 1860. Apoyo del Emperador francés al proyecto del Sr. Cullen.

HI.

12

N. 60. Paris 14. Febrero 1860.

Al Excmo Señor: Primer  
Secretario de Estado

El Embajador de S. M.

Da algunas noticias sobre  
la canalización del istmo de  
Panamá por el Doctor Cullen

al supleniente permanente

S. E. subscrito le adjunto minuta.

Doc N. 4

Legación de España  
en París.

A. P. Go.

Como Señor =

Muy Señor mío: en contestación a la Real Orden de 25.<sup>o</sup> del pasado por la cual se sirvió a V. E. encargarme averiguase que género de auxilios se proponía dar el Gobierno del Emperador al proyecto de canalización del istmo de Darien, presentado por el Doctor Cullen, tengo la honra de manifestar a V. E. que según los informes oficiales que me han sido dados, el proyecto del Doctor Cullen halló con efecto muy buena acogida en un principio en el Emperador que parecía estar dispuesto a proteger la empresa, proporcionando un sueldo del Estado a los Ingenieros Civiles, como lo ha indicado

Mr. Cullen.

Pero el Emperador mismo solo se manifestó en ánimo de interesarse en la empresa en caso de que el Gobierno Ingles lo hiciese tambien por su parte; y el Gobierno de la Gran Bretaña consultado sobre el particular, ha manifestado mayor frialdad en el asunto, diciendo que no pensaba dar ningun apoyo material a la obra.

Esta respuesta ha paralizado las buenas disposiciones del Gobierno Frances, y sin que pueda decirse que el asunto está abandonado, es lo cierto que desde hace algun tiempo, no ha vuelto a tratarse de él en las oficinas del Gobierno.

Lo cuanto puedo decir a V.E. en  
 respuesta a su indicada comunicacion

Dios guarde a V.E. muchos años =

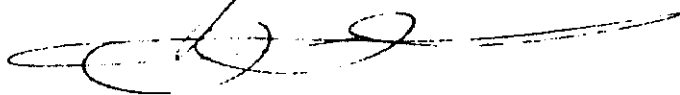
Paris 14. de Febrero de 1860 =

Como Señor =

P. L. M. de V.E.

su atento y seguro servidor

M. J. de la Haza



Como Sr. Primer Secretario de Estado

**DOCUMENTO NUMERO 5.**

Programa de Actos y Discursos pronunciados con motivo de la llegada de Ferdinand de Lesseps a Panamá e inauguración de las obras de construcción del Canal Francés.

**FUENTE:** Revista Lotería, número 292, julio, 1980, conmemorativa del Centenario del Canal Francés, editada por la Lotería Nacional de Panamá, Panamá, 1980.

# 17 PROGRAMA

DE LAS CELEBRACIONES QUE LA

## CIUDAD DE PANAMA

HARA EN OBSEQUIO DEL SEÑOR

### Conde Ferdinand de Lesseps

Al honor al Sr. de Lesseps a la Estación del Ferrocarril será recibida por los señores Presidentes y el Sr. Vicepresidente de la División, los Representantes de las Comisiones Ejecutivas y Miembros de la Junta de Recaudación y habrá una de la palaneta al Sr. de Lesseps, para darle la bienvenida y ministro en nombre de la Ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida a la Comitiva hacia el centro de la Ciudad por los señores de la Plaza de Santa Ana, Carreras de la Constitución y de Bolívar, en este orden.

- I. Regimiento de Infantería
- II. Banda de música
- III. Plaqueo de Comandante de la Guardia
- IV. Marcha por las calles de la República y de la Ciudad
- V. Chocho con el Sr. Conde de Lesseps, Comandante del Departamento y Vicepresidente de la División
- VI. Chocho con los Comandantes
- VII. Chocho con la Comitiva
- VIII. Chocho con la Comitiva
- IX. Chocho con la Comitiva
- X. Chocho con la Comitiva
- XI. Chocho con la Comitiva
- XII. Chocho con la Comitiva
- XIII. Chocho con la Comitiva
- XIV. Chocho con la Comitiva
- XV. Chocho con la Comitiva
- XVI. Chocho con la Comitiva
- XVII. Chocho con la Comitiva
- XVIII. Chocho con la Comitiva
- XIX. Chocho con la Comitiva
- XX. Chocho con la Comitiva
- XXI. Chocho con la Comitiva
- XXII. Chocho con la Comitiva
- XXIII. Chocho con la Comitiva
- XXIV. Chocho con la Comitiva
- XXV. Chocho con la Comitiva
- XXVI. Chocho con la Comitiva
- XXVII. Chocho con la Comitiva
- XXVIII. Chocho con la Comitiva
- XXIX. Chocho con la Comitiva
- XXX. Chocho con la Comitiva

El Sr. de Lesseps se encontrará en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

Después de esto se dará la bienvenida al Sr. de Lesseps en la Plaza de Santa Ana, al Sr. GARCILAZO ALVAREZ, después de la tribuna para celebrar al GRAN FRANCISCO en honor de la plaza obrera de la ciudad.

# Gaceta de Panama

ORGANO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO.

**1980**





# Gaceta de Panama.

ORDENÓ OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO

Do not know how many, but believe

Paraná, 29 de enero de 1880. A

1. Einleitung

## CONTENIDO

**Abstract**

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

The first of these is the fact that the
 government has been unable to
 maintain a stable exchange rate.
 This has led to a loss of confidence
 in the currency and a consequent
 depreciation of the value of the
 pound sterling. The second is the
 fact that the government has been
 unable to maintain a stable
 budget. This has led to a
 loss of confidence in the
 government and a consequent
 increase in the level of
 borrowing. The third is the
 fact that the government has
 been unable to maintain a
 stable level of inflation. This
 has led to a loss of confidence
 in the government and a
 consequent increase in the
 level of unemployment.

[illegible][illegible][illegible][illegible]

GOBIERNO DEL ESTADO  
 PODER LEGISLATIVO  
 COMISIÓN DE EDUCACIÓN  
 SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA  
 SECRETARÍA DE CULTURA Y ARTES  
 SECRETARÍA DE TURISMO Y FERIA  
 SECRETARÍA DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
 SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y GANADERÍA  
 SECRETARÍA DE SALUD Y ASISTENCIA SOCIAL  
 SECRETARÍA DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL  
 SECRETARÍA DE FOMENTO Y OBRAS PÚBLICAS  
 SECRETARÍA DE INTERIORES Y JUSTICIA  
 SECRETARÍA DE DEFENSA Y FUERZAS ARMADAS  
 SECRETARÍA DE ASUNTOS EXTERIORES  
 SECRETARÍA DE LA PRESIDENCIA

[illegible]



## DOCUMENTO NUMERO 6.

NOTA Nº 160, que el Cónsul español en Santo Domingo, envía el 8 de noviembre de 1880, al Excmo. Sr.Ministro de Estado español, exponiendo las razones de las posibilidades que Cuba y Puerto Rico, territorios españoles, se conviertan -al igual que Santo Domingo- en Puertos Franceses para la Compañía Interoceánica.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, nº 160, Santo Domingo, 8 de noviembre de 1880. Dirección de Comercio y Consulados. Leg. 12, Flío. 399.

Nº 160. Santo Domingo 8 de Noviembre de 1900

Dirección de  
comercio y consulados



Al Excmo Sr. Ministro de Estado

El Excmo Sr. Cónsul de S. M.

Exp.º 4.º L.º 12 F.º 199

Remite la "Gaceta Oficial" que publica la ley por la cual se declara puesto franco para la compañía internacional el que elija la empresa del istmo de Panamá.

2.º L.º

at. Sr. Subsecretario

Dre No. 6

CONSULADO DE ESPAÑA  
SANTO DOMINGO.

24

Número 160.

Enseñanza.

Sección de comercio y consular.  
don.

Muy Señor mío: entiendo que los  
honores de poder de los años de 1818 en  
"Gaceta Oficial" de esta República, en su  
párrafo 1.º de 23 de Octubre, que se re-  
fieren al Decreto hecho por el que se dio  
de 1818, en el despacho n.º 22 de 18  
de febrero de 1818, y por el cual se  
declaró que los papeles de los  
papeles de los años, comprendidos  
en el año de 1818, de 1818 y 1819,  
pertenecen, de los que se refieren en  
este.

En este despacho se ha visto de  
ante el honor de exponer a V. E.  
la importancia que debe tener  
esta para la conservación que se debe

las Islas de Cuba y Puerto Rico, que  
 presenten un más concepto de las mejores  
 condiciones que esta de Puerto Rico  
 y para constituirlo en un país de  
 cultura y la más avanzada  
 que dará lugar cuando se opere  
 la apertura del istmo.

En un acuerdo de V.E. en el  
 año, Santa Domingo y de San  
 Pedro de 1880.

Encom. G. C.

El. J. M. de V.E.

con un interés y seguro corrido.

El. Consejo de V.E.

Francisco de Vera

Encom. G. C. Ministro de Estado

etc,

etc,

etc.

Madrid.

**DOCUMENTO NUMERO 7.**

**NOTA Nº 16**, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Sr. Ministro de Estado español en Madrid, informándole que el gobierno de Nicaragua ha publicado en la "Gaceta Oficial", la concesión de explotación y construcción de un canal por Nicaragua.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota Nº 16, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo Señor Ministro de Estado.



27  
- N.º 16 - I.

1908 JUL 21

Guatemala, 14 de Julio 1908



Al Honorable Señor Ministro de  
Estado.

El Correo General de España  
en Centro America,

Remite la "Gaceta de Nicaragua" in-  
dicando el decreto por el cual se le  
concede a una Compañia norteamer-  
icana la exploracion del Canal -

19 Julio 1910

Enteado

Finel 22

Doc N. 7

Señor Señor

Nº 16

Muy Señor mío: Tengo la  
honra de remitir a V. E. la "Ex-  
cusa oficial de Mensajera" de  
29 de Mayo último, la cual  
llega en este instante a mis manos,  
conteniendo una disposición im-  
portante, la que trata de la con-  
cesión que el Gobierno de aquella  
hace a una compañía nort-  
americana, representada por  
el Sr. Menéndez, del Canal  
interoceánico.

Atentamente Sr. Señor, según V. E.

29

tendrás á bien observar, las bases  
de ese contrato; permitiéndome ma-  
nifestar á V. E. que en las Repu-  
blicas de Centro-América halla  
mejor acogida el proyecto de Me-  
morial que el publicado por  
M. de Espartero.

Señoré las huellas de tan  
trascendental asunto, propo-  
niéndome advertir de cerca las  
consecuencias mercantiles y po-  
líticas que en pro ó en contra de  
los intereses de nuestro país re-  
sultan de la proyectada nave-  
gación del Canal de Nicaragua,  
a donde si fuera preciso me  
trasladaré luego que empiecen  
las obras. — Dios

## DOCUMENTO NUMERO 8.

NOTA Nº 38, fechada en Guatemala el 11 de noviembre de 1880, y en la cual el Cónsul General de España en Centroamérica da cuenta al Excmo. Señor Ministro de Estado español en Madrid, del curso que sigue el proyecto del Canal por Nicaragua.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política-Comercio. Legajo número 2335. Años 1883-1884. Nota Nº 38, fechada en Guatemala el 11 de noviembre de 1880, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Señor Ministro de Estado en Madrid.

2038

31

20.º de Mayo de 1899

III



Comercio

Guatemala, 11 de Mayo de 1899

Al Señor y Excmo. Ministro  
de Estado.

El Comité General de España,  
da la bienvenida al curso  
que sigue el proyecto del Canal  
de Nicaragua.

Aprobado

Por el Sr. Ministro



Doc N.º 8

Querido Señor

no 38

Muy Señor mío: Como juzgo de  
sumo interés para el progreso del co-  
mercio de nuestro país cuanto tiene re-  
lacion con las dos importantes vías de  
comunicacion fluvial que en estos con-  
toros se intenta llevar a cabo, una  
por Nicaragua y atravesando el  
Istmo de Panama la otra, tengo por  
tanto la honra de informar a V.E.  
que el ingeniero Señor Monreal que  
se ocupa del estudio de la primera,  
ha empleado los últimos meses de su  
estacion para inspeccionar aquella via,  
reformando despues el anterior pro-  
yecto y modificando tambien el

plan anterior, el que inhibió el año pasado en París.

Como consecuencia de este nuevo trabajo resulta ahora cambiado el cauce de un río, haciéndolo desaguar en el lago de Nicaragua para aumentar el caudal de este; acortándose la distancia en algunas millas por otras por modificaciones que aquel introduce, siendo la extensión total del Canal ~~través de~~ en aquella República de 53 millas. El presupuesto anterior que era de 52 millones de pesos queda ahora reducido a 44 millones.

Se propone también como mas conveniente la vía llamada de "Las Lajas", en lugar de la del medio aprobada anteriormente, pretendiendo de una manera sencilla de la construcción

34

del Canal por el río de San Carlos; pro-  
yecto en que se pensó por los años atrás.

Créase que separándose de las in-  
mediaciones del río San Juan, que atra-  
viesa una región totalmente ignorada  
hasta hoy aun para los indígenas  
de aquella República y tomando siete li-  
guas al NW de la desembocadura del  
San Carlos, se llega al puerto de Gay-  
tane, por una ruta desconocida.

Aliviando esta ruta se economiza  
algunas millas de Canal, sino que también  
se evitan las repetidas curvas que ofrece  
el tortuoso curso del río. La longitud  
total de la vía que hoy se propone, desde  
el Atlántico al Pacífico: desde el lago de  
Nicaragua al Pacífico, es de 17 millas;  
navegación por el lago  $5\frac{1}{2}$  millas; na-  
vegación por el río 6 millas; Canal



35

Desde el río San Juan hasta Graytown  
36 millas, o sea un total de  $113\frac{1}{2}$  millas,  
de las cuales solo 53 son de navegación  
por canales.

Continuací, siempre que V.E.  
se digna aprobar mi propósito, dando  
detallada cuenta del curso que siga  
esta bastísima empresa, al frente de la  
cual se ha puesto mi ingeniero en-  
cargado, bien que por debida muestra  
de lo entendido que está matanzado  
en los Estados Unidos.

Quedo a V.E. muchísimo,  
Guatemala, 11 de noviembre de 1880.

Respeto muy

B. L. M. de V.E.

En mas atento S.

Miguel A. Negrete

Señor Sr. Ministro de Estado

## DOCUMENTO NUMERO 9.

NOTA Nº 50, de 11 de marzo de 1880, remitida por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole de la llegada de Lesseps a los Estados Unidos; la opinión existente en ese país y comentarios del Mensaje del presidente Hayes a la Cámara de Representantes de los Estados Unidos.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política. Colombia. Legajo número 2332; Años 1883-1884. Nota Nº 50 fechada en Washington el 11 de marzo de 1880. Enviada por el Ministro Plenipotenciario de España al Excmo. Ministro de Estado en Madrid.



en  
Washington.

Direccion de Asuntos

Políticos.

N.º 50

Exmo. Señor,

Muy Señor mío: La política, la administración, todos los asuntos importantes parece que se han olvidado en este país desde la llegada de Mr. de Lesseps, para no ocuparse más que de éste y de su proyecto de canal por el istmo de Panamá. De la acción que se hacía a este proyecto en el Congreso, en la prensa y en los círculos políticos tiene V.E. conocimiento por mi despacho n.º 34, y aunque algo ha perdido

con la presencia del habil diplomático e ingeniero francés, del calor y de la exageración con que antes se discutía, no puede decirse que en el fondo ha disminuido.

— La acogida que a Mr. de Lesseps se le ha dispensado en Nueva York no ha podido ser mas lisonjera, pues gran número de personas y casi todas las sociedades allí establecidas se han esforzado en manifestarle las mayores muestras de deferencia y simpatía. En todas esas sociedades se le ha invitado a hablar para explicar su proyecto y en todas lo ha hecho con gran extensión, dando toda clase de explicaciones. Su discurso mas notable fue el que pronunció ante la de los Ingenieros Civiles, en la que fue recibido con grandes aplausos. Empezó diciendo

que su carrera había sido en un principio la de diplomático, no siendo conocido como Ingeniero hasta que emprendió las obras del Canal de Suez: hizo una descripción de estas obras, de las dificultades que había tenido que vencer para llevarla a cabo, y comparándolas con las que ahora proyecta en el istmo de Panamá procuró demostrar que estas eran muy inferiores. Dijo que el primer canal propuesto para cruzar el istmo americano lo fue en tiempos de Felipe 2.<sup>o</sup>, pero que este Monarca, que en un principio se mostró favorable a la idea, temiendo que otras naciones pudieran hacerse dueñas del Canal, decidió que fuera abandonado el proyecto, publicando un edicto por el que se condenaba a muerte por impíos a los que propusieran

Hieron semejante canal. Habió de la  
 Conferencia que tuvo lugar en Paris  
 en 1879, donde fue elegido Presidente:  
 en ella se discutieron los varios proyectos  
 presentados, votando 72 de sus miembros  
 por la vía de Panamá y 8 en contra,  
 con 12 abstenciones. Refiriéndose a los  
 gastos que habría que hacer, dijo  
 que los evaluaba en 168.000.000 de  
 pesos, de los cuales 20.000.000 son para  
 la gran presa de Chagres, pero no  
 sería necesario haber concluido la obra  
 para que empezaran a transitar  
 buques, lo que se conseguiría con un  
 gasto de 120.000.000 de pesos. En el Congreso  
 de Paris se calculó que pasarían por  
 el canal seis millones de toneladas  
 al año, pero él creía que serían mas.  
 En el canal de Suez se pagaban dos  
 pesos por tonelada: en el de Chagres

Washington.

se pagarían tres pesos, lo que produciría diez y ocho millones de pesos para un capital de 200.000.000. que es mucho mas de lo que se ha de gastar, aun incluyendo el interés del dinero. Refiriéndose a la suscripción, dijo que el capital primero sera' de 120.000.000 de pesos, del cual ha de estar cobrada la cuarta parte para organizarse la compañía, y que la mitad de las acciones se darían a' los Estados Unidos, considerando que estos tienen mas interés en la empresa que todo el resto del mundo, como lo prueba el que llevan ya gastados 5.000.000 de pesos en tratar de determinar un plan que facilite el comercio sobre el istmo.

El 6 se trasladó a' Washington donde visitó al Presidente y al Secre-



torio de Estado, habiendo quedado muy satisfecho, segun me maifestó, de las conferencias que con esos personajes tuvo.

El dia 8 la Cámara de Representantes recibía el Message del Presidente que acompaño a' este despacho, en el que, como podra' ver V. E., Mr. Hayes sin nombrar la doctrina Monroe se declara decidido partidario de ella tal como ahora se entiende, negando toda autoridad a' las naciones de Europa para proteger cualquier canal interoceánico. Los documentos a' que el Message se refiere tienden a' probar que los Estados Unidos en sus relaciones con los países de Centro América han observado siempre una política amistosa, interesándose en todas ocasiones por su independencia y pros-

penidad; que este Gobierno ha manifestado  
 su deseo de que las ventajas que  
 se deriven de un canal cualquiera  
 en el istmo sean repartidas equitativa-  
 mente entre todo el comercio del mun-  
 do; que el importantísimo interés que  
 tiene para los Estados Unidos un ca-  
 nal en Centro América ha sido reco-  
 nocido por los Gobiernos europeos; que  
 este país ha intervenido en el istmo  
 todas las veces que lo ha creído  
 necesario para la protección del  
 ferro-carril de Panamá; que los in-  
 tereses de los Estados Unidos son los  
 mismos que los de los otros Estados  
 de América; y, por último, que los  
 cambios extraordinarios que la construc-  
 ción de un canal ha de ocasionar  
 son de importancia vital para este  
 país. De estos precedentes se deduce,

en concepto del Secretario de Estado, que el Gobierno de Colombia no puede concluir contrato alguno con compañías particulares sin someterla antes a la aprobación de los Estados Unidos.

Mr. de Lesseps era recibido este mismo día y el siguiente por el Comité de la Cámara de Representantes encargado de todo lo concerniente al Canal interoceánico, y a él expuso su proyecto en términos familiares y con la claridad que le es propia, sosteniendo las ventajas de la vía de Panamá en contra de las demás que se han estudiado, entrando en detalles y datos que tendían a probar su fácil ejecución en un periodo de ocho años, abrigando la esperanza de reunir el Capital suficiente. H.

en  
Washington.

terminar dijo que no había ido a hablar de política, pero que, sin embargo, no podía menos de expresar su satisfaccion por el Mensage presidencial, porque ciertamente sería muy ventajosa para su proyecto la proteccion de los Estados Unidos. A los dos o tres dias salió para Filadelfia, de donde irá a San Francisco, proponiéndose volver a Nueva York a embarcarse para Inglaterra a fines de este mes.

En resumen, creo que Mr. de ~~France~~ al expresar esa satisfaccion se hace muchas ilusiones, que su viaje no ha producido ninguna ventaja material ni moral para su empresa, recibiendo solo muestras de simpatía y de deferencia hacia su persona; por obviado si el Mensage presidencial

designa la oposicion que los Estados Unidos deben hacer a' todo proyecto que se intente llevar a' cabo bajo la influencia europea, se abstiene de mencionar cuál es el proyecto al que este pais ha de prestar la suya. Es muy problemático, si no imposible, que la compañía que Mr. de Senepo representa pueda, sin el apoyo de ninguna Potencia, reunir los fondos inmensos que requiere esa obra gigantesca, y en los Estados Unidos, si bien la prensa y el publico se ocupan de esta cuestion, es lo probable que no encontrará ninguna ayuda.

Dios.

Quarde a V. E. muchos años.

Washington, 11 de Marzo de 1880.

Exmo. Señor,

Por el Sr. de V. E.

se me ha remitido para

el Sr. de V. E.

"Washington, 8 de marzo 1880.

"Al Senado:

Adjunta envío la memoria del Secretario de Estado con los documentos que la acompañan, en respuesta á la resolución del Senado del 17 de febrero próximo pasado, pidiendo "copias de toda la correspondencia entre este gobierno con otros extranjeros, desde febrero de 1869, referente á un canal de navegación en el istmo entre el Norte y el Sur de América, y copias de todo proyecto de tratados relativos al mismo punto, que el departamento de Estado haya propuesto desde la fecha expresada á cualquiera nacion extranjera ó á sus representantes diplomáticos."

"En cumplimiento de la resolución del Senado creo conveniente exponer brevemente mi opinion acerca de la política de los Estados Unidos en lo tocante á la construcción de un canal interoceánico por cualquier punto del istmo americano, que consiste en tener un canal bajo la dirección de los Estados Unidos. Los Estados Unidos no pueden consentir en entregar esta dirección á ninguna potencia europea, ni á ninguna combinación de potencias europeas. Si los tratados existentes entre los Estados Unidos y las demás naciones, ó si los derechos de soberanía ó propiedad de las otras naciones fueren obstáculos á esta política—lo cual no es de creerse—se tomarán las medidas necesarias por medio de negociaciones justas y liberales para promover y establecer la política americana, en lo que se refiere á este punto, de un modo compatible con los derechos de las naciones á quienes afecte. El capital que suscriban las corporaciones ó ciudadanos de los Estados Unidos en una empresa de esta índole tiene que buscar la protección, en alto grado, de una ó más de las grandes potencias del mundo. Ninguna potencia europea puede intervenir para esa protección sin adoptar medidas en este continente, medidas que los Estados Unidos juzgan totalmente inadmisibles. Si se cuenta con la protección de los Estados Unidos, es indispensable que estos ejerzan una dirección tal que

Estado

V. E.

V. E.

49  
tencia europea puede intertercer por  
esa proteccion sin adoptar medidas en  
este continente, medidas que los Esta-  
dos Unidos juzgan totalmente inadmi-  
sibles. Si se cuenta con la proteccion  
de los Estados Unidos, es indispensable  
que estos ejerzan una direccion tal que  
ponga á esta nacion en disposicion de  
proteger sus intereses nacionales y de  
mantener los derechos de aquellos que  
hayan empleado en la obra sus capitales.

"Un canal interoceánico que corte el  
istmo americano ha de cambiar esencial-  
mente las relaciones geográficas entre  
las costas de los Estados-Unidos en el  
Atlántico y en el Pacífico, y el resto del  
mundo. Será la gran vía oceánica entre  
nuestras costas del Atlántico y del Pací-  
fico, y virtualmente una parte de la línea  
de costa de los Estados Unidos. Sola-  
mente nuestros intereses puramente co-  
merciales en esta empresa, son mayores  
que los de todos los demás países; al  
mismo tiempo que sus relaciones con  
nuestro poder y prosperidad como na-  
cion, con nuestros medios de defensa,  
con nuestra unidad, paz y seguridad,  
son asuntos de sin igual consideracion  
para el pueblo de los Estados Unidos.  
Ninguna otra potencia, en análogas cir-  
cunstancias, dejaría de tomar la direc-  
cion de derecho sobre una obra que tan  
íntima y vitalmente afectase su bien-  
estar y sus intereses. Sin insistir más en  
los fundamentos de mi opinion, concluyo  
repetiendo que los Estados-Unidos tie-  
nen el derecho y el deber de tomar y  
mantener la superior direccion y autori-  
dad sobre cualquier canal interoceánico  
que corte el istmo entre la América del  
del Norte y la del Sur, para proteger  
nuestros intereses nacionales. Estoy  
seguro de que esto no sólo será compa-  
tible con las más amplias y permanentes  
ventajas del comercio y de la civiliza-  
cion, sino que contribuirá á hacerlas  
mayores.

RUTHERFORD B. HAYES.

Casa ejecutiva, 8 de marzo de 1880."

DOCUMENTO NUMERO 10.

NOTA Nº 113, fechada el 27 de junio de 1879 y enviada desde Nueva York por el Ministro Plenipotenciario de S.M. española al Excmo. Señor Ministro de Estado español, donde da cuenta de la opinión general de los Estados Unidos a la construcción de un canal por el Istmo del Darién, bajo la protección y dominación europea.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid, Legación de España en Washington. Nº113. Nueva York. 27 de junio de 1879.



Nº 113. Nueva York. 27 de Junio de 1879.

Política

Nº 281



Al Excmo Señor Ministro de Estado.

etc.

etc.

etc.

El Ministro Plenipotenciario de S.M.

Da cuenta de la opinion general del pais contraria a la construccion de un canal en el Istmo de Darien bajo proteccion y dominacion Euro: a.

Doc No. 10

Legacion de España?

Washington.

Nº 113.

Entos Políticos.

Exmo Señor.

2 / Muy Señor mío: Los acuerdos del Congreso reunido en París bajo los auspicios de la Sociedad de Geografía de aquella ciudad y direccion inmediata de Mr de Lesseps, para llevar á cabo un canal interoceánico, estan siendo causa de preocupación general en este país y objeto principal de las discusiones de la prensa.

En un principio, cuando se reunió el Congreso para tratar de la mejor direccion del Canal, todos los periódicos Americanos se mostraron favorables á esta idea, creyendo prevalecería el plan que sus Comisionados

tenian estudiado é iban á presentar. 53  
Estos Comisionados eran el almirante Am-  
nen, el Comodoro Selfridge y Mr Menocal  
los cuales han defendido con gran entereza  
su proyecto, pero como V. E. sabe, no ha sido  
aceptado y se ha dado preferencia al plan  
de Mr Wise Teniente de Navio francés. Tan  
luego como aqui se tuvo noticia de este acuerdo  
cambió la opinion general y se ha levantado  
una gran cruzada contra el Congreso de  
Paris procurando demostrar que, Europa no  
debe mezclarse en los asuntos de America,  
que á los Estados Unidos solos, de confor-  
midad con las Naciones del Sur de America,  
corresponde ocuparse de este asunto, y que  
ya es tiempo de que prevalezca la politica  
Monroe evitando que las Naciones Europeas  
bajo cualquier pretexto intervengan ó se  
mezclen en lo que principalmente interesa  
á los Americanos. Las Cámaras se han  
ocupado de este asunto, y adjunto remito á

V.º B. un ejemplar de cada uno de los Mensajes que á excitacion de las mismas les ha dirigido el Presidente, remitiendo el informe del Secretario de Estado en que se da cuenta de las gestiones que desde 1846 viene practicando el Gobierno de los Estados Unidos para promover la construccion de un canal inter-oceánico por el istmo de Darien, y el de la Comision facultativa nombrada por el Presidente en Marzo de 1872 para el estudio y construccion de dicho canal.

En el primero, como vera V.º B., se da cuenta de los diferentes Tratados que este Gobierno ha realizado ó intentado realizar con Nueva Granada, Méjico y otros Estados para obtener en su favor, y en el de sus Nacionales y su comercio todas las ventajas posibles en el paso por el canal, siendo su propósito no emprender la construccion del mismo por su cuenta, pero sí asegurar la proteccion mas decidida por medio de Tratados

á los Capitales Americanos que se comprometiesen en la empresa.

En el segundo informe da cuenta la Comisión de sus trabajos y dice que la vía conocida con el nombre de vía de Nicaragua que empieza en el Atlántico y termina en el puerto de Brito en el Pacífico es la mejor.

Hace cuatro días que el General Burnside ha presentado al Senado la siguiente proposición: "En vista de que desde hace 50 años el pueblo de la Union" adoptó la doctrina Monroe por la que las "Naciones de América han sabido conseguir" y mantener su independencia, sin consentir" que pueda considerárlas capaces de sufrir" otra vez ser ocupadas por ninguna Potencia" Europea, el Senado y la Cámara de los Estados Unidos declaran que venían con gran" inquietud toda tentativa de las Potencias Europeas para establecer bajo su protección y" dominación un canal marítimo por el istmo "

Legacion de España.  
en  
Washington.

56

"de Darien y que este acto no podria menos  
"de ser considerado como una manifestacion  
"de deseos poco amistosos hacia los Estados  
Unidos."

Esta proposicion ha pasado al Comité  
de Negocios Extranjeros y no es probable que  
presente su informe ó que si lo presenta pueda  
discutirse en esta Sesion, pues lo probable es que  
las Cámaras se cierren dentro de pocos dias.

El General Burnside cree que este es  
el momento de advertir á la Europa que los  
Estados Unidos no permitirán que el canal  
se construya ni se administre por otras Naciones,  
pues si se dejan empezar los trabajos seria  
ya tarde.

Dios

**DOCUMENTO NUMERO 11.**

**NOTA Nº 34**, fechada el 21 de febrero de 1880, en Washington y que remite el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole de la inicial y negativa actitud que se siente en la opinión pública norteamericana a las posibilidades de construcción de un canal francés en Panamá.

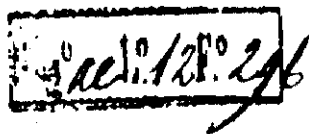
**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Nueva Granada. Legajo 12. Folio 296.

58

Política.

Washington, 21 febrero 1880

N.º 34.



Al Excmo. Sr. Ministro de Estado,  
etc, etc, etc,

El Ministro Plenipotenciario de E. U.

Ha cuenta de la oposición  
suscitada en este país contra el  
proyecto de canal interoceánico por  
el istmo de Panamá.

21 Mayo 1880.

Respectuosamente,



He en 11 Abril,

Doc No. 11



Washington.

59

Dirección de Asuntos

Políticos.

N.º 34

Exmo. Señor,

Muy Señor mío: Por mi despacho  
n.º 220, fecha 24 de Diciembre último, tiene  
V. E. conocimiento de lo alarmada que  
se hallaba la opinión pública de este  
país y de las discusiones habidas en  
el Senado a consecuencia del proyecto  
de Mr. de Lesseps, de abrir un canal  
de navegación en Isthma que ponga  
en comunicación los dos océanos. En  
proyecto se consideró desde el primer

momento como atentatorio a' los derechos de los Estados Unidos sobre todo el continente americano, y de mucha mas dificil ejecución que otro propuesto por el Almirante Ammen y patrocinado por los americanos, de hacer el canal por la via de Nicaragua, bajo la direccion exclusiva de los Estados Unidos. Mientras los partidarios de este último se esforzaban en organizar una compañía imaginaria que no ha podido formarse, y mientras la prensa en general proclamaba las ventajas del canal de Nicaragua, Mr. de Lesseps, con la decision y energia que le es característica, abandonaba la Francia y llegaba a' los Estados de Colombia con un pequeño ejército de obreros e ingenieros, dispuesto a' llevar a' cabo personalmente la inspección preparatoria de la gran obra que se propone realizar.

Recibido con el mayor entusiasmo por el pueblo y Gobierno de Colombia, obtiene de este el permiso necesario y empieza sus trabajos con gran vigor y confianza, hallando la ejecución de la empresa mucho mas facil de lo que de antemano esperaba.

La sorpresa y el orgullo con que se recibieron estas noticias no pudieron ser mas unánime, ni mas exagerado. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes, en la prensa, en los círculos políticos, en todas partes, estallo un grito de indignación; no se hablaba mas que de sostener la sabia política de Monroe, especie de escudo invulnerable con el que los políticos de este pais se creen armados siempre para defender su independencia y atacar la de los

demás, y en vez de considerar el proyecto de Mr. de Lesseps como una obra de utilidad general intentada por una empresa particular, parecía que todas las Naciones de Europa se habían coaligado para apoderarse, no ya de una parte de los Estados de Colombia o' cualquiera otra del Continente americano, sino del territorio de los Estados Unidos. La mayoría de la prensa excitaba al Gobierno a' prepararse para una guerra extranjera a' fin de defender sus derechos y hacer respetar la tan manoseada y elástica doctrina Monroe. El Senado y la Cámara de Representantes, el partido republicano y el demócrata, todos sentían del mismo modo. El Sr. Bayard, uno de los hombres mas sensatos e ilustrados de este pais, poco amigo siempre de exhibirse, candidato demócrata.

en  
Washington.

a la futura Presidencia, en un discurso sobre la redención del papel moneda, dijo: "Por ahora, no hay nubes en el horizonte político que presagien una guerra; pero quin puede predecir cuando se levantarán? El proyecto de unir los dos grandes océanos por un canal a través del istmo es de importancia universal, y el corazón de todo americano proclama que ese proyecto ha de ser realizado bajo la salvaguardia del gobierno de los Estados Unidos. Nuestro derecho puede ser puesto en tela de juicio, pero ha de ser mantenido. Todos los consejos de la previsión y de la prudencia nos exhortan a aprovechar el día y prepararnos para la guerra como medio más seguro de evitarla." Estas palabras

pronunciadas por un hombre tan desapasionado y de tan levantado caracter como Mr. Hayard produjeron gran sensacion y merecieron la aprobacion unanime del Senado el cual, a propuesta del General Gordon, nombró un comite que pidiera al gobierno todos los antecedentes que existen acerca de un proyecto de Canal por la via de Nicaragua e informase a la Camara de cuanto ocurriese respecto al de Panama.

Uno de los periodicos mas hostiles a la empresa de Mr. de Lesseps, el "World" de Nueva York, aprovechando la formacion de dicho comite, se puso a ayudarle dando cuenta a sus lectores de todo cuanto se hiciese en el istmo de Darien y en Europa para suplantar la influencia de los Estados Unidos en la America Central, asi como de todo

cuanto haga o deje de hacer el Gobierno de la Union para impedirlo. El "Evening Post", el "Post", el "Tribune", el "Star" y otros se expresaban en el mismo sentido, evocando siempre la doctrina Monroe, y diciendo habia llegado el momento de aplicarla. Todos han dirigido fuertes censuras por su inaccion al Honorable Secretario de Estado, tratando de presentarlo en oposicion con el Presidente de la Republica al que se considera como defensor decidido de dicha doctrina. Pero el habil hombre de Estado, Mr. Evarts, ha sido de los muy pocos que no se han dejado llevar de la corriente, general, limitandose a interrogar al Representante de Francia, Mr. Cambry, acerca de las miras del Gobierno Francés en este asunto, y quedando satisfecho.

con la declaracion que obtuvo de que aquel consideraba la empresa de Mr. de Lesseps como una empresa particular, en la que para nada se mezclaria. Estas seguridades de Mr. Dutrey dadas en nombre de su Gobierno fueron acogidas favorablemente como una prueba de buena amistad de la Republica francesa, pero sin embargo no satisfacian, porque aun ~~sin~~ <sup>sin</sup> las sinceras no eran una garantia de que el mismo Gobierno francés por la fuerza de las cosas no se viese mas adelante en el caso de quebrantarlas contra su voluntad.

La síntesis del pensamiento de los Americanos, en cuanto se refiere á cualquier ingerencia europea en este continente, se encierra en estas frases. "La intervencion de una Potencia europea



en  
Washington.

por limitada que sea pondría en peligro los intereses americanos. Todo Estado de la América Central, de Colombia o de México, puede trazar sobre su propio territorio los Canales que le convenga, pero estos no pueden ser ejecutados por una Potencia extranjera en condiciones que puedan poner obstáculo a la prosperidad o al engrandecimiento de los Estados Unidos. Esto no deben tolerar ningún embargo europeo que paralizará el progreso de la Unión hacia el Sur." Ya V.E. con cuanta razón dijo al principio de este despacho que la doctrina Monroe tal como se interpreta, es el arma de que aquí se valen para defender su independencia atacando a la de las demás Naciones de América.

Nada parecía que podría calmar la excitación de los ánimos, y sin embargo nada mas notable que el cambio que se ha operado en pocos dias, rectificando la opinion pública que se hallaba tan extraviada. Los periódicos de los mas importantes, el "Herald" y el "Times," son los que han hecho este mutagro. El primero empezó a predicar la calma, diciendo que hasta el presente la obra de Mr. de Lesseps no pasa de ser un proyecto y que éste no puede realizarse sin capital, que no será servido sin la garantía de los Estados Unidos; que el Gobierno francés no patrocina la obra y que hasta ahora no existe mas que una concesión hecha por el débil Gobierno de Colombia; que la Francia mejor que otro país ha tenido una experiencia instructiva de lo fútil que es querer

sobreponerse a la doctrina Monroe; y que es bien seguro que no abraza tal pensamiento. Aun dado caso que el canal se construya, será declarado neutro, lo que no puede hacerse sino se garantiza que un considerable trayecto de mar a partir de cada extremo sea agua neutra, pues si los buques y cargamentos fueran protegidos solo mientras pasaran el canal quedarían enseguida sujetos a ser capturados. La neutralidad de las aguas adyacentes sería indispensable y no hay nación de Europa que pueda garantizarla, por lo tanto los Estados Unidos nada tendrían que temer, y el canal se vería virtualmente cerrado en tiempo de guerra.

Con mas resolución y valentía el "Times" ha planteado la cuestión.

en su verdadero terreno, ridiculizando las diferentes ediciones que para fines particulares se inventan de la doctrina Monroe, cuya historia hace y explica perfectamente. Manifiesta los grandes beneficios que el comercio del mundo obtendrá de la construcción de un canal interoceánico y muy especialmente el de los Estados Unidos. Esto, ha dicho, hace mas de 20 años que sienten la necesidad de esa gran vía de comunicación, han hecho los esfuerzos posibles para llevarla a cabo, no han podido adelantar un solo paso, se presenta un habil ingeniero francés que ofrece garantías de realizarla, que pide a los Estados Unidos se interesen en su empresa, la cual es puramente comercial y por lo tanto los Estados Unidos deben acudir.

en  
Washington.

con sus capitales a' la ejecu-  
cion de la obra, seguros de  
que la Nacion que mas se interese  
será la que tenga mayor influencia.

Este lenguaje y la publicacion  
de cartas de un ingeniero americano  
que acompaña a Mr. de Lesseps,  
dando cuenta del buen resultado  
de los trabajos y del deseo de aquel  
de que los Estados Unidos se intere-  
sen principalmente en su empresa,  
han modificado completamente la  
opinion, y sin poder decirse que  
la han cambiado, es lo cierto que  
hoy se discute con calma y sensatez  
la conveniencia de la empresa, que  
está cuenta con muchos partidarios  
y que en la ciudad de Nueva York,  
a' donde en breve debe llegar Mr. de  
Lesseps, se le preparan un gran reci-

himientos y mas de dos personas se han suscrito a la comida conque ha de obsequiársele, entre las que se cuentan varios de los principales banqueros de aquella ciudad.

En estos últimos dias se asegura que este Gobierno ha comprado en Chiriquie Colombia, una gran extension de terreno, perteneciente a un súbdito americano, y otra en Porto Dulce, con objeto de establecer en ambos puntos grandes depósitos de carbón.

Quiero distraer la atención de V.E. con la lectura de este ya tanto despachos, pero he creído deber extractar hechos mencionados, porque ellos demuestran cómo apesar de la facilidad conque en este país se acogen los mas absurdos principios y las mas falsas teorías, siempre por lo regular triunfa y se

sobreponer ese instinto práctico que  
unido a' la gran actividad y amor  
al trabajo de estas gentes, forma la  
base del desarrollo y prosperidad  
de la Nación Norte-americana.

Dios guarde a' V.E. muchos años.

Washington, 21 de Febrero de 1880

Exmo. Señor,  
B. L. Indet. C.

Queda atento seguro servidor  
Felipe Mendez de Viga

Exmo. Señor  
Ministro de Estado,  
etc., etc., etc.

## DOCUMENTO NUMERO 12.

NOTA Nº 78, fechada en Washington el 1 de mayo de 1880, que envía el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, informándole sobre lo poco factible que se considera en los Estados Unidos el proyecto del Canal Francés, luego de la visita de Lesseps a Washington.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota Nº 78, fechada en Washington el 1º de mayo de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España al Excmo. Señor Ministro de Estado en Madrid.



Nº 78. Washington. 1º de Mayo de 1880.

Politica.



Reg. 12 1249

Al Excmo Señor Ministro de Estado.

etc.

etc.

etc.

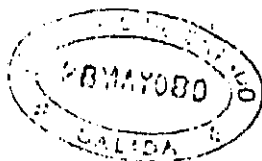
El Ministro Plenipotenciario de S. M.

Remite informe del Secretario de Estado  
sobre el proyecto de canalización del istmo  
de Panama.

22 Mayo 1880.

Wm. L. May

Wm. L. May



Doc No 12

Washington.

Nº 78.

Rececion de  
untos Politicos.

Excmo Señor.

do por conducto de la Embajada en Paris.

Muy Señor mio: Tengo la honra de pasar a manos de V.º adjunto el informe del Secretario de Estado, y los documentos que en el mismo se citan, sobre el proyecto de canalizacion del istmo de Panama, remitidos al Senado por el Presidente de los Estados Unidos en su Message de 8 de Marzo último.

La cuestion se encuentra actualmente en el mismo estado que cuando tuve la honra de dirigir a V.º mi Despacho Nº 50, en que incluia el Message citado, y en vista de la

decidida actitud de este Gobierno en contra del proyecto y de la dificultad de reunir los inmensos capitales que requiere tan colosal empresa sin contar con el apoyo de este país, se puede asegurar que la compañía que preside Mr de Lesseps no llevará á cabo, al menos por ahora, la gran obra que se proponía emprender en breve plazo.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Washington 1º de Mayo de 1880.

Quinto Señor

B. G. Mr. de S. L.

En mas atento seg. de mió

Leopoldo Montez de Lugo

Quinto Señor

Ministro de Estado.

etc.

etc.

etc.

**DOCUMENTO NUMERO 13.**

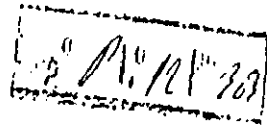
**NOTA Nº 204**, con fecha de 15 de diciembre de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, reflejando los vaivenes y discusiones que en la opinión pública norteamericana suscitaba el proyecto de construcción del canal francés.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Año 1883-1884. Nota Nº 204, fechada en Washington el 15 de diciembre de 1880, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado en Madrid.

79

Nº 204. Washington. 15 de Diciembre de 1880

Política.



Al Excmo Señor Ministro de Estado.  
etc. etc. etc.

El Ministro Plenipotenciario de Ch.  
15 de Diciembre.



Intendido

Folio 4-1-81

Trata del estado en que se encuen-  
tra el proyecto de canalización del  
Istmo de Panama y de haber acep-  
tado, Mr Thompson, Secretario de  
Marina, el cargo de Presidente de  
la Comisión Americana de dicha  
Compañía.

Doc No. 13

Legacion de España.

80

Washington.

Nº 204.

Seccion de  
Asuntos Políticos.

Excmo Señor.

Muy Señor mío: A su debido tiempo tuve la honra de dar conocimiento á V. E. de la oposicion tan apasionada que se hacia en este pais al proyecto de canalizacion del Istmo de Panama, de las importantes discusiones que sobre este asunto tuvieron lugar en el Senado Federal, en la pasada legislatura, y de los esfuerzos empleados por el hábil é infatigable ingeniero Francis Mr de Lesseps para desvanecer las prevenciones

que existían contra dicho proyecto, y demostrar las inmensas ventajas que de él reportaría los Estados Unidos.

Insistiendo sin descanso en este empeño Mr de Lesseps, sin arredrarse por la oposición que aquí había encontrado, como no le arredó la que el Gobierno Inglés hizo en un principio al Canal de Suez, organizaba una compañía en Europa de los principales banqueros, procuraba interesar en ella a los capitales de este país y a algunas personas importantes, y anunciaba haber colocado todas las acciones que constituyen el capital necesario para la realización de su empresa.

La prensa Americana mostrábase incrédula del éxito tan satisfactorio que parecían tener los tra-

-bajos de Mr de Lesseps.; pero ya dis-  
-cutia con mas templanza la con-  
-veniencia del canal de Panamá,  
cuya realizacion no le iba pare-  
-ciendo tan imposible, si bien con-  
-sideraba siempre mas ventajoso  
el de Nicaragua.

Poco habian adelantado  
los partidarios de éste para organi-  
-zar la Compañia que segun dije  
a V. S. en uno de los despachos  
a que me refiero, intentaron or-  
-ganizar poniendo a su frente  
al General Grant, hasta que vien-  
-do el terreno que iba ganando  
Mr de Lesseps, se han reunido hace  
pocos dias en esta Capital los prin-  
-cipales interesados dispuestos a  
llevar a cabo su pensamiento.  
Cuando mas satisfechos se halla-  
-ban con la llegada de Europa



de Mr Phelps, uno de los mas decididos  
adversarios del Canal de Panama,  
que referia haber asistido a un ban-  
quete el verano ultimo en que Mr de  
Lesseps declaro tener colocadas todas  
sus acciones, cuando a él, Mr Phelps,  
le constaba no habia colocado una  
sola, se recibe un telegrama de Mr de  
Lesseps ofreciendo al actual Minis-  
tro de la Marina, Mr. Thompson,  
que goza de gran autoridad por  
su talento entre los hombres de  
Negocios, la Presidencia de la Comision  
establecida en América para re-  
presentar el Canal de Panamá,  
cargo que se ha apresurado aquel  
a aceptar ~~dimitiendo~~ el que desem-  
peña en el Gabinete de Mr. Hayes.

La conducta de Mr Thomp-  
son ha causado gran sensacion,  
pues nadie se figura que un hom-

en  
Washington.

-bre de su Autoridad; y que por su actual posicion debe estar enterado mas que otro alguno de las probabilidades de éxito de la empresa, prestara su nombre y su concurso a una obra que creyera imaginaria.

Con este motivo los celosos guardadores de la acomodaticia doctrina Monroe han vuelto a dar la voz de alarma, presentando en el Congreso Mr Crapo, de Massachusetts, una proposicion en la que ~~pide la aplicacion~~ de la citada doctrina, y sostiene que la construccion de un Canal Interoceánico por el Istmo bajo los auspicios de un Gobierno extranjero es una violacion patente de los prin-

- cipios de Monroe, y no debe obtener la sanción de los Estados Unidos.

Otro diputado, Mr Cox, dijo que "Si llegaba a presentarse ocasión, los Estados Unidos demostrarían a Mr de Lesseps que todavía existen."

Mejor interprete de la tan asendereada doctrina, Mr Thompson, parece haber manifestado a un redactor del Herald que la construcción del Canal de Panama no implica el menor peligro, ni el menor amago, contra la política tradicional de este país, ni es necesario acudir a luchas de ningún género para obtener el predominio sobre la vía.

El hecho es que la opinión pública se ha modificado notablemente desde el año último, en que, como dije a U. S., el proyecto del Canal de Pana-

- ma se consideraba como una  
 ofensa a este gobierno y nadie  
 se atrevia a defenderlo. Hoy se  
 discute su conveniencia; las em-  
 -presas rivales como la del Canal  
 de Nicaragua apresura su organi-  
 -zacion y todo hace creer que en  
 plazo no lejano se vea realizada,  
 por una u otra via esa obra  
 tan gigantesca de la que tanto pro-  
 -vecho ha de resultar al Comercio  
 de todas las Naciones.

Dios guarde a V. B. muchos años.  
 Washington. 15 de Diciembre de 1880.

Quedo Señor.

D. C. Yn. de J. L.

En muy atento de V. B. señor

Pelipe Mondy de Figueroa

Señor

Ministro de Estado.  
 etc. etc. etc.

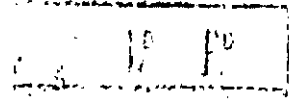
**DOCUMENTO NUMERO 14.**

**NOTA Nº 19**, fechada en Washington el 1 de febrero de 1881, enviada por el ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, y en el cual refleja aspectos que inciden directamente en la controvertida dialéctica y decisión de los proyectos de construcción del canal por Nicaragua o por Panamá.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

88  
Nº 19. Washington. 16 de Febrero de 1881.

Política



Al Excmo Señor Ministro de Estado.  
etc. etc. etc.

El Ministro Plenipotenciario de S. M.

en cuenta de los trabajos de las Cámaras  
y del estado en que se encuentra la cues-  
tion del Canal Interoceánico.

3 Mar

Enteado



Nº 5-3-81

Proc N. 14

Legación de España.

en

Washington.

89

Nº 19.

recepción de

ntos Políticos.

Excmo Señor.

Muy Señor mío: Ayer se reunieron las dos Cámaras del Congreso de los Estados Unidos para llenar la última formalidad sobre la elección del futuro Presidente de la República. El Senado presidido por el Vice-Presidente, se dirigió a la Cámara de Diputados y acto continuo se abrió la Sesión, procediéndose al recuento de votos de los diferentes Estados de la Unión. Sin género alguno de duda quedó confirmada la elección de Presidente y Vice-Presidente a favor de

90

Mr James. A. Garfield y Mr Chester. H. Arthur. Acto continuo se retiró el Senado a su sala de sesiones y cada Cámara se ocupó de los asuntos ordinarios.

De poca importancia han sido sus trabajos desde que estos se reanudarán a principios del mes próximo pasado concentrándose todo su interés en las discusiones que han tenido lugar en el Comité encargado de informar sobre los diferentes proyectos de un canal interoceánico. Por mis despachos N<sup>os</sup> 50. 78. 204. y 212. sabe V. E. la opinion tan tenaz que viene haciéndose al del istmo de Panama, contra el que tan fuertemente se pronunció en un principio la opinion general de este pais, considerandolo como un acto de hostilidad a los Estados Unidos, atentatorio



91  
a los principios de la para estas gentes  
sacrosanta y acomodaticia doctrina  
Monroe; las vicisitudes por que ha  
pasado dicho proyecto y lo que recién-  
temente habia alarmado a los par-  
-tidarios del de Nicaragua que patro-  
-cina este Gobierno, los favorables resul-  
-tados que aquel va obteniendo. Lla-  
-mados al seno de dicho Comité cuan-  
-tas personas se hallan interesadas  
en uno y otro proyecto, así como el  
Capitan Gads que propone un camino  
de hierro para conducir los barcos  
de un oceano al otro, las discusiones  
han servido para ilustrar la opinion,  
y hacer ver lo absurdo de la invocacion  
de la doctrina Monroe, si quiera no hay  
bastado para convencer a lo que parece  
a la mayoria del Comité, que fuese

por un patriotismo mal entendido, se  
 empeña en creer que el Canal de Pana-  
 ma llevado a cabo por una Compañía  
 francesa vulnera los derechos que los  
 Estados Unidos pretenden tener en todo  
 el Continente Americano. El elocuen-  
 te discurso del Sr. Ministro de Marina  
 Mr. Thompson en favor del citado Canal,  
 demostrando con un valor aplaudido  
 hasta por algunos de sus adversarios, lo  
 equivocado de semejante concepto, y  
 de que la doctrina Monroe, ni tiene  
 la interpretación que se le da, ni mas  
 importancia que la opinion particular  
 de un Presidente de los Estados Unidos, sin  
 que en modo alguno pueda considerarse  
 como precepto obligatorio para el pueblo  
 Americano, ha causado gran impresion  
 y modificado en gran parte la opinion

Washington.

publica. No es de creer, sin embargo, que haya llevado la convicción a la mayoría del Comité, que probablemente informará en favor del Canal por Nicaragua, insistiendo en considerar al de Panama como atentatorio a los derechos de soberanía de los Estados Unidos. No es también probable que ese informe no sea tan generalmente aceptado como lo hubiera sido hace algunos meses, y que las medidas que algunos fanáticos, aconsejan deben adoptarse para impedir a toda costa los trabajos ya empezados del Canal de Panama, si siquiera sean tomadas en consideración por el Congreso.

Proximo el dia en que ha de  
 cesar la actual Administracion, in-  
 augurándose la del nuevo Presidente  
 Mr Garfield, de cuyos antecedentes di-  
 cuenta a V. B. en mis despachos N<sup>os</sup> 108 y  
 163. Todo se vuelve conjeturas sobre  
 los hombres que ha de escoger para  
 formar el futuro Gabinete. A excep-  
 cion del Secretario de Estado es aven-  
 turado cuantos nombres se citan  
 e por la reserva que sobre el particular  
 aguarda Mr Garfield. Para dicho  
 cargo parece ya designado Mr Blaine  
 uno de los miembros mas importantes  
 del mundo, el candidato a la Presi-  
 dencia que mas votos obtuvo en la  
 eleccion de su partido despues del General  
 Grant, y al que el nuevo Presidente debe  
 tomar parte su eleccion, pues para est

fue necesario que Blaine y los demas  
 candidatos se reunieran y le designaran  
 a fin de vencer la mayoria que tenia  
 el estado General. — de los secretarios  
 que componen el actual Gabinete es  
 muy probable que ninguno forme parte  
 del nuevo Gobierno.

Dios guarde a V. S. muchos años  
 Washington. 10 de Febrero de 1881.

Quedo Señor.

B. G. de P. L.

Con muy atento seguro servicio  
Felipe Mendez de Puga

Quedo Señor

Ministro de Estado.

etc. etc. etc.

**DOCUMENTO NUMERO 14 A.**

**CONTRATO SALGAR-WYSE**, por el cual se establecen las condiciones, entre franceses y colombianos, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano.

**FUENTE:** Versión tomada de la Revista Lotería, número 191, octubre, 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá, República de Panamá.

# Doc No 14 A

## Contrato Salgar-Wyse

1878, marzo 20.—

(Sobre excavación por los franceses del Canal de Panamá)

LEY 28 de 1878

(por la cual se aprueba el contrato para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano).

El Congreso de los Estados Unidos de Colombia,

Visto el contrato que a la letra dice así:

### "CONTRATO

para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano.

Eustorgio Salgar, Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Colombia, debidamente autorizado, por una parte, y por otra, Luciano N. B. Wyse, Jefe de la Comisión científica exploradora del Istmo en 1876, 1877 y 1878, miembro y Delegado del Comité de Dirección de la Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico, presidida por el General Etienne Turr, según el poder extendido en París del 27 al 29 de Octubre de 1877, que ha exhibido en debida forma, han celebrado el siguiente Contrato:

Artículo 1º—El Gobierno de los Estados Unidos de Colombia concede al señor Luciano N. B. Wyse, que lo acepta en nombre de la Sociedad del Canal Interoceánico, representada por su Comité de Dirección, el privilegio exclusivo para la ejecución a través de su territorio y para la explotación del Canal marítimo entre los océanos Atlántico y Pacífico. Dicho Canal podrá ser construido sin estipulaciones restrictivas de ninguna clase.

Esta concesión se hace bajo las condiciones siguientes:

1º—La duración del privilegio será de noventa y nueve años, a contar del día en que el canal sea abierto en todo o en parte al servicio público, o cuando los concesionarios o sus representantes comiencen a percibir los derechos de tránsito y de navegación.

2º—Desde la aprobación por el Congreso colombiano del presente contrato para la apertura del canal interoceánico, el Gobierno de la República no podrá conceder a ninguna compañía o individuo, bajo cualquier título que sea, el derecho de construir otro canal que ponga en comunicación los dos océanos al través del territorio colombiano, ni construirlo por sí mismo. Si los concesionarios quieren construir una vía férrea como auxiliar del canal, el Gobierno (salvo los derechos existentes), no podrá conceder a ninguna compañía o individuo el derecho de establecer otra vía férrea interoceánica ni hacerla por sí durante el tiempo concedido para construir el canal y para usarlo;

3º—Los estudios definitivos del terreno y el trazado de la línea del canal se harán a costa de los concesionarios por una Comisión internacional de individuos e ingenieros competentes, de la cual harán parte dos ingenieros colombianos. La Comisión deberá determinar el trazo general del canal e informar al Gobierno colombiano, directamente, a sus agentes diplomáticos en los Estados Unidos de Amé-

rica o en Europa, de los resultados obtenidos, a lo más tarde en el año de 1881, salvo el caso de fuerza mayor, debidamente comprobada, que lo impida. El informe en referencia comprenderá el duplicado de los trabajos científicos ejecutados y el presupuesto de la obra proyectada;

4º—Los concesionarios tendrán entonces el plazo de dos años para constituir una Compañía anónima universal que se encargue de la empresa y de la construcción del Canal. El término comenzará a contarse desde el fin del plazo mencionado en el párrafo precedente;

5º—El Canal deberá estar terminado y puesto al servicio público dentro de los doce años siguientes, a partir de la fecha de la formación de la Compañía anónima universal que se organice para construirlo; pero queda autorizado el Poder Ejecutivo para otorgar una prórroga máxima de otros seis años, en caso de fuerza mayor, independiente de la voluntad de la Compañía, y si después de la construcción de más de la tercera parte del canal, ella reconoce la imposibilidad de completar la obra en los susodichos doce años;

6º—El canal tendrá la longitud, la profundidad y todas las condiciones exigibles para que los buques de vela y de vapor que tengan hasta 140 metros de largo, 16 metros de ancho en el máximo y 8 metros de calado en el agua, puedan transitar con sus mástiles superiores bajados;

7º—Se ceden gratuitamente a los concesionarios las tierras baldías necesarias para el trazado del canal, las escalas, las estaciones, embarcaderos, almacenes y, en general, para todas las necesidades de la construcción del canal y del servicio del mismo, así como para la vía férrea, si les conviene construirla. Estas tierras volverán al dominio de la República con el canal y la vía férrea, al terminar el privilegio;

8º—Se concede igualmente, para el servicio del canal, una faja de tierra de doscientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados y sobre toda la extensión que recorra, cualquiera que sea; pero los propietarios de las riberas tendrán derecho a un acceso fácil al canal y a sus puertos, lo mismo que al uso de las vías que los concesionarios puedan establecer allí, y esto sin pagar ningún derecho a la Compañía;

9º—Si los terrenos por donde debe trazarse el canal o construirse la vía férrea, son en todo o en parte de propiedad particular, los concesionarios tendrán el derecho de que la expropiación se haga por el Gobierno, previas todas las formalidades legales del caso. Es de cargo de la Compañía la indemnización que haya de hacerse a los propietarios, la cual se basará sobre el valor actual de los terrenos. Los concesionarios gozarán en este caso y en el de ocupación temporal de las propiedades privadas, de todas las facultades y privilegios que por la legislación vigente corresponden a la Nación.

10º—Los concesionarios podrán establecer a su costo y explotar las líneas telegráficas que juzguen útiles como auxiliares a la ejecución y administración del canal.

Artículo 2º—Dentro del término de doce meses contados desde la fecha en la cual la Comisión Internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el banco o bancos de Londres que designe el Poder Ejecutivo nacional, la suma de seiscientos cincuenta mil francos como fianza para la ejecución de la obra. El recibo que los mencionados bancos den, hará fe de la ejecución del susodicho compromiso. El depósito se hará en títulos de la deuda exterior colombiana, al precio de la bolsa o mercado, el día de la entrega. Queda entendido que si los concesionarios llegan a perder ese depósito, en virtud de lo dispuesto en el punto 2º del Artículo 22º del presente Contrato, vendrá la referida suma, con sus intereses, a ser íntegramente de propiedad del Gobierno colombiano. Concluido el canal, la cantidad depositada como fianza quedará a benefi-



rio del Tesoro para indemnizar al Gobierno nacional de los gastos que haya hecho o haga en la construcción de edificios para el servicio de las oficinas públicas.

Artículo 3º—Si el trazo del canal por construir de un océano a otro, pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta al Cabo de Tiburón a la Punta Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá o pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la Ley 46 de 16 de Agosto de 1867, "que aprueba el Contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá".

En caso de que la Comisión internacional escoja al Atrato u otro curso de agua ya navegable por una de las entradas del canal, la boca canalizada será considerada como una de las partes de la obra principal y mantenida en el mismo estado que ella. La navegación fluvial en la parte del río, en tanto que no tenga por objeto el uso del canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto.

Artículo 4º—Además de las tierras concedidas por los parágrafos 7 y 8 del Artículo 1º, se adjudicarán gratuitamente a los concesionarios, y a su elección, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener. Esta adjudicación será hecha directamente por el Poder Ejecutivo nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas, a orillas del canal o de los ríos, se dividirán tanto cuanto sea posible en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando, si el terreno lo permite, superficies de mil a dos mil hectáreas. La medida catastral se hará a costa de los concesionarios y con intervención de comisionados del Gobierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas a los concesionarios tan pronto como ellos las pidan después del depósito de la fianza.

En una zona de dos miriámetros a cada lado del canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes, hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan a título gratuito.

Artículo 5º—El Gobierno de la República declara neutrales para todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del canal y las aguas de éste, de uno y otro mar, y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones o entre algunas de éstas y Colombia, el tránsito por el canal no se interrumpirá por tal motivo; y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de personas o nacionalidades, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos, establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptuándose las tropas extranjeras, que no podrán pasar sin permiso del Congreso.

Artículo 6º—La entrada del canal queda rigurosamente prohibida a los buques de guerra de las naciones que estén en guerra con otro ú otras, y cuyo destino manifiesto sea el de ir a tomar parte en las hostilidades.

Artículo 7º—Los concesionarios tendrán derecho, durante todo el tiempo de la posesión del privilegio, a servirse de los puertos situados en las dos extremidades del canal, así como de los intermediarios para el anclaje, la reparación de los navíos, el embarque, el depósito, el trasbordo y el desembarque de las mercancías. Los puertos del canal serán francos y libres para el comercio de todas las naciones, y no se podrá cobrar ningún derecho de importación, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República. Los dichos puertos estarán en consecuencia abiertos para la importación desde el prin-

cipio de los trabajos, y se establecerán en ellos las Aduanas y el Resguardo que el Gobierno juzgue conveniente para cobrar los derechos de introducción de los objetos destinados a otros puertos de la República, y para velar porque no se haga contrabando.

Artículo 8º—El Poder Ejecutivo dictará los reglamentos convenientes en guarda de sus intereses fiscales, para impedir el contrabando, y podrá destinar, por su cuenta, el número de hombres que crea necesarios para la prestación de este servicio.

De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán a los que disfruten los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla. Cuando sea necesario, la Compañía transportará gratuitamente por el canal o el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Unión y a la policía, con el objeto de atender a la seguridad exterior o a la conservación del orden público. Si la Compañía no tuviere buques o remolcadores, pagará el pasaje de estos hombres al través del Istmo. Será igualmente de cargo de la Compañía el pago de los gastos que ocasione la mantención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico.

Artículo 9º—Los concesionarios tendrán derecho de introducir libremente, sin pagar derecho alguno de importación, ni otro de cualquiera clase que sea, todos los instrumentos, máquinas, herramientas, útiles, materiales, víveres y vestidos para los trabajadores, de que tengan necesidad durante todo el tiempo que se les concede para la construcción y el uso del canal. Los buques conductores de cargas destinadas a esta empresa, podrán entrar libremente por cualquiera de los puntos que den un acceso fácil a la línea del canal.

Artículo 10º—No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, del Estado ni de ninguna otra clase sobre el canal, los buques que por él transiten, los remolcadores y buques al servicio de los concesionarios, sus almacenes, talleres, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras o efectos de cualquier especie que le pertenezcan y que se necesitan para el servicio del canal y sus dependencias durante el tiempo concedido para su construcción y explotación. Los concesionarios tendrán además el derecho de tomar en las tierras baldías los materiales de toda especie que necesiten, sin pagar ninguna indemnización.

Artículo 11º—Los pasajeros, la plata, los metales preciosos, las mercancías, los objetos y efectos de toda clase que se transporten por el canal, estarán exentos también de todo derecho nacional, municipal, de tránsito y otros. La misma exención se extiende a todos los objetos y mercancías que se queden en depósito, según las condiciones que se estipulen con la Compañía, en los puertos, almacenes y escalas que les pertenezcan para el comercio interior y exterior.

Artículo 12º—Los buques que quieran transitar por el canal, deberán presentar en el puerto de la extremidad donde lleguen su patente respectiva de navegación y los otros papeles del mar prescritos por las leyes y los tratados públicos para que un buque pueda navegar, libremente. Los buques que no tengan dichos papeles o que rehusen presentarlos, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme a las leyes.

Artículo 13º—El Gobierno permite la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres de los concesionarios, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra o que vengán a ocuparse en los trabajos del canal, con la condición de que estos empleados u obreros se sometan a las leyes vigentes y a los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y protección, y el goce de sus derechos y garantía, conforme a la Constitución y leyes nacionales durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

**Artículo 14º**—Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de percibir por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él los derechos de faro, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque, halaje, depósito y estación, según las tarifas que ellos establezcan y que podrán modificar en toda época, bajo las siguientes expresas condiciones:

1º—Percibirán estos derechos sin ninguna excepción ni favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

2º—Las tarifas se publicarán cuatro meses antes de que se pongan en vigor, en el "Diario Oficial" del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

3º—El derecho principal de navegación que se cobre no excederá la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicación de las dimensiones principales de la parte sumergida del buque transitante (longitud, anchura y calado);

4º—Las dimensiones principales del buque transitante, es decir: la longitud y la anchura máxima exteriores en la flotación, así como el más grande calado de agua, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegación, salvo las modificaciones sobrevenidas en el curso del viaje. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida, cuyo levantamiento se ejecutará a expensas del que la solicite;

5º—La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralelepípedo que circunscribe la parte sumergida del buque, servirá de base para la determinación de los otros derechos accesorios.

6º—El derecho especial de navegación se reducirá en proporción al excedente, cuando los beneficios netos derivados de él pasaren del doce por ciento del capital comprometido en la empresa;

**Artículo 15º**—Como una compensación de los derechos y exenciones que otorga a los concesionarios por este Contrato, tendrá el Gobierno de la República derecho a una participación igual al cinco por ciento del producto bruto de lo que se recaude por la empresa en virtud de las tarifas que se fijen por la Compañía.

**Artículo 16º**—Los concesionarios están autorizados para hacer pagar anticipadamente los derechos de cualquiera naturaleza que establezcan. Las nueve décimas partes de estos derechos serán exigibles en oro, y sólo la décima parte restante podrá ser pagada en monedas de plata de veinticinco gramos, a la ley de novecientos milésimos de fino.

**Artículo 17º**—Los buques que cometan infracciones contra los reglamentos establecidos por la Compañía, quedarán sujetos al pago de la multa que ella fije en sus estatutos y de la cual se darán noticias al público en las mismas épocas en que se publique la tarifa. Si rehusan pagar dicha multa o dar las garantías suficientes, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme a las leyes. Igual procedimiento se observará por los daños que hayan ocasionado.

**Artículo 18º**—Si se juzga económicamente posible la apertura de un canal, quedan autorizados los concesionarios, bajo la inmediata protección del Gobierno colombiano, para formar, en el tiempo convenido, una Compañía anónima universal que se encargue de la ejecución de la obra, tomando para ello todas las disposiciones financieras transitorias que sean convenientes. Teniendo esta empresa un carácter esencialmente internacional y económico, queda entendido que será extraña en absoluto a toda ingerencia política.

La Compañía tomará el nombre de "Compañía Universal del Canal Interoceánico"; su residencia se fijará en Bogotá, Nueva York, Londres o París, a elección de los concesionarios; se podrán establecer sucursales donde sea necesario; sus contratos.

acciones, obligaciones y todos los títulos que le correspondan no podrán ser jamás gravados por el Gobierno colombiano con ningún derecho de registro, de emisión, de timbre ni otro análogo, sobre la venta, transmisión de las acciones y obligaciones, así como sobre los intereses producidos por estos valores.

**Artículo 19º**—La Compañía queda autorizada para reservar hasta el diez por ciento de las acciones que emita para formar un fondo de acciones beneficiarias en favor de los fundadores y auxiliares de la empresa. De los productos de la empresa, la Compañía tomará en primer lugar lo necesario para cubrir todos los gastos de conservación, explotación y administración, y la cuota que corresponde al Gobierno, así como todas las sumas necesarias para asegurar los intereses y la amortización de las obligaciones, y, si hay lugar, a los intereses fijos de las acciones; lo que reste formará el beneficio neto, sobre el cual un ochenta por ciento a lo menos, será dividido entre los accionistas.

**Artículo 20º**—El Gobierno colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía concesionaria, siempre que lo juzgue útil. Este Delegado gozará de las ventajas que se concedan a los otros administradores por los estatutos de la Compañía.

Los concesionarios se obligan a nombrar en Bogotá, cerca del Gobierno nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas a que pueda dar lugar este Contrato. Recíprocamente y en el mismo sentido, el Gobierno nombrará un Agente residente en el establecimiento principal de la Compañía, sobre el Canal. En todo caso, las dificultades que se susciten entre las partes contratantes serán sometidas a la decisión de un Tribunal de árbitros compuesto de cuatro individuos, dos de ellos escogidos por el Poder Ejecutivo entre los miembros de la Corte Suprema Federal, y los otros dos nombrados por la Compañía. En caso de empate entre los votos de este Tribunal, los susodichos árbitros nombrarán un quinto. Los fallos que se pronuncien por éste serán definitivos.

**Artículo 21º**—Los concesionarios o quien en lo futuro les suceda en sus derechos, podrán transmitirlos a otros capitalistas ó sociedades financieras, pero les es absolutamente prohibido cederlos ó hipotecarlos por ningún título a ninguna Nación ó Gobierno extranjero.

**Artículo 22º**—Los concesionarios ó quien los represente perderán los derechos que adquieren, en los casos siguientes:

1º—Si no depositaren en los términos estipulados la cantidad que como fianza debe asegurar la ejecución de la obra;

2º—Si en el primer año de los doce concedidos para la construcción del canal, no se comienzan los trabajos. En este caso la Compañía perderá la suma depositada como garantía, la cual quedará a beneficio de la República;

3º—Si al término del segundo plazo fijado por el parágrafo 5º del Artículo 1º el canal no es transitable;

4º—Si faltan a las prescripciones del Artículo 21º

5º—Si el servicio del canal se interrumpe por más de seis meses, sin el caso de fuerza mayor.

En los casos 2º, 3º, 4º y 5º corresponde a la Corte Suprema Federal decidir si el privilegio ha caducado ó no.

**Artículo 23º**—En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las disposiciones 7º y 8º del Artículo 1º y las que no estuvieren enajenadas de las concedidas por el Artículo 4º, volverán al dominio de la República, en el estado en que se encuentren y sin indemnización alguna, así como los edificios, materiales, obras y mejoras que en el canal y sus anexidades tuvieron los concesionarios. Estos conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y, en general, todos los objetos muebles.

**Artículo 24º**—Cinco años antes de cumplirse los noventa y nueve años del privilegio, el Poder Ejecutivo nacional nombrará una Comisión con el encargo de examinar el estado del canal y sus anexidades y extender de esto, con conocimiento de la Compañía ó de sus agentes en el Istmo, una Acta ó diligencia en que se describa, punto por punto, aquel estado y se consignen los reparos que tengan lugar. Esta Acta ó diligencia servirá para establecer en qué estado habrán de ser entregados al Gobierno nacional el canal y sus anexidades el día en que termine el privilegio ahora concedido.

**Artículo 25º**—La empresa del canal es reputada de utilidad pública.

**Artículo 26º**—Este Contrato, que viene a sustituir las disposiciones de la Ley 33 de 26 de mayo de 1876, y las cláusulas del Contrato celebrado el 28 de mayo del mismo año, será sometido a la aprobación del Presidente de la Unión y a la definitiva del Congreso nacional para los efectos constitucionales.

En fe de lo cual firman el presente en Bogotá, a 20 de Marzo de 1878.

(Ido.) Eustorgio Salgar.

(Ido.) Lucién N. B. Wyse.

Bogotá, 23 de Marzo de 1878.

Aprobado.

El Presidente de la Unión.

(Ido.) AQUILEO PARRA.

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

(Ido.) Eustorgio Salgar.

#### DECRETA:

**Artículo único.** Apruébase el Contrato preinserto, con las siguientes modificaciones:

**Artículo 1º**—Con la adición del siguiente párrafo: "Queda sin embargo, estipulado y convenido que si antes de la consignación de la fianza determinada en el Artículo 2º recibiere el Gobierno colombiano alguna propuesta formal y suficientemente garantizada, a juicio del mismo Gobierno, de construir el canal en menor tiempo y en condiciones más ventajosas para los Estados Unidos de Colombia, dicha propuesta se pondrá en conocimiento de los concesionarios, ó de quienes sus derechos representen, a fin de que se subroguen en ella, en cuyo caso serán preferidos; pero si no aceptaren dicha subrogación, el Gobierno colombiano, en el nuevo Contrato que celebre, exigirá, además de la garantía expresada en el Artículo 2º, la suma de trescientos mil pesos en indemnización a los concesionarios".

**El Artículo 2º así:**

"Artículo 2º—Dentro del término de doce meses contados desde la fecha en que la Comisión Internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el banco ó bancos de Londres que designe el Poder Ejecutivo Nacional, la suma de seiscientos cincuenta mil francos en moneda metálica, con exclusión de todo papel moneda, como fianza para la ejecución de la obra. El recibo que los mencionados bancos den hará fe del cumplimiento de dicho depósito. Queda entendido que si los concesionarios llegan a perder ese depósito en virtud de lo dispuesto en los puntos 2º y 3º del Artículo 22º del presente Contrato, vendrá la suma referida, con sus intereses, a ser íntegramente de propiedad del Gobierno colombiano. Concluido el canal, dicha suma sin intereses, los cuales en este caso pertenecen al concesionario, quedará a beneficio del Tesoro para los gastos que haya hecho ó haga en la construcción de edificios para el servicio de las oficinas públicas".

**El Artículo 3º así:**

"Artículo 3º—Si el trazo del canal por construir de un océano a otro pasa al Oeste y al Norte de la línea derecha ideal que junta el Cabo Tiburón a la Punta

Garachiné, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del Ferrocarril de Panamá ó pagarle una indemnización que se establecerá en los términos previstos por la Ley 46 de 16 de Agosto de 1867 "que aprueba el Contrato celebrado en 5 de Julio de 1867, reformatorio del de 15 de Abril de 1850, sobre una construcción de un camino de carriles de hierro de un océano a otro por el Istmo de Panamá".

"En caso de que la Comisión Internacional escoja el Atrato u otro curso de agua ya navegable para una de las entradas del canal, la entrada y salida por esta boca y la navegación fluvial del río, en tanto que no tenga por objeto atravesar el canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto".

El Artículo 4º así:

"Artículo 4º—Además de las tierras concedidas por los parágrafos 7º y 8º del Artículo 1º se adjudicarán a los concesionarios, como auxilio para la ejecución de la obra y no de otro modo, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener, en los lugares que la Compañía elija. Esta adjudicación será hecha directamente por el Poder Ejecutivo Nacional. Las tierras baldías situadas sobre las costas marítimas, a orillas del canal o de los ríos, se dividirán en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, formando superficie de mil a dos mil hectáreas. La medida catastral se hará a costa de los concesionarios y con intervención de comisionados del Gobierno. Las tierras baldías así concedidas, con las minas que contengan, serán adjudicadas a los concesionarios a medida que se ejecuten los trabajos de construcción del canal, y de acuerdo con las reglas que dicte el Poder Ejecutivo.

"En una Zona de dos miriámetros a cada lado del canal, y durante cinco años contados desde que se terminen los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes hasta que la Compañía haya pedido la totalidad de las que se le otorgan por este artículo".

El Artículo 5º así:

"Artículo 5º—El Gobierno de la República declara neutrales, para todo tiempo, los puertos de uno y otro extremo del canal, y las aguas de éste, de uno a otro mar; y en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones, el tránsito del canal no se interrumpirá por tal motivo, y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos, y transitar por el canal, sin ser molestados ni detenidos. En general, cualquier buque podrá transitar libremente sin ninguna distinción, exclusión o preferencia de nacionalidades o personas, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos establecidos por la Compañía concesionaria para el uso de dicho canal y sus dependencias. Exceptúanse las tropas extranjeras que no podrán pasar sin permiso del Congreso, y las naves de las naciones que estando en guerra con los Estados Unidos de Colombia, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo, por tratados públicos en los cuales se garantice la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá y el territorio en donde se excave el canal, y se garantice también la inmunidad y neutralidad del mismo canal, sus puertos, bahías y dependencias, y del mar adyacente".

El Artículo 6º así:

"Artículo 6º—Los Estados Unidos de Colombia se reservan el derecho de pasar por el canal sus buques, tropas y municiones de guerra, en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. El paso del canal queda rigurosamente cerrado a los buques de guerra de las naciones que estén en guerra con otra u otras, y que por tratados públicos, ajustados con el Gobierno colombiano, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo".

El Artículo 8º así:

"Artículo 8º—El Poder Ejecutivo, en guarda de los intereses fiscales de la República, dictará los reglamentos convenientes para impedir el contrabando, y podrá destinar por cuenta de ella el número de hombres que crea necesario para la prestación de este servicio.

"De los empleados indispensables para ello, diez serán pagados por la Compañía, y sus sueldos no excederán a los que disfruten los de la misma categoría en la Aduana de Barranquilla.

"La Compañía transportará gratuitamente, por el canal o por el camino de hierro auxiliar, los hombres destinados al servicio de la Nación, al servicio del Estado por cuyo territorio pase el canal o el camino, o al servicio de la policía, con el objeto de atender a la seguridad exterior o a la conservación del orden público; y también transportará gratuitamente los equipajes de tales hombres, sus pertrechos, armamentos y vestuario que necesiten para el servicio a que estén destinados.

"Será igualmente de cargo de la Compañía la manutención de la fuerza pública que se juzgue necesaria para la seguridad del tránsito interoceánico".

El Artículo 13º así:

"Artículo 13º—El Gobierno permite la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres de los concesionarios, de todos los empleados y obreros, cualquiera que sea su nacionalidad, contratados para la obra o que vengan a ocuparse en los trabajos del canal, con la condición de que esos empleados u obreros se sometan a las leyes vigentes y a los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y protección y el goce de sus derechos y garantías conforme a la Constitución y leyes nacionales, durante el tiempo que permanezcan en el territorio colombiano.

"Los peones, operarios y trabajadores nacionales empleados en la obra del canal, estarán exentos de toda requisición y servicio militar, tanto nacional como de los Estados.

El Artículo 14º así:

"Artículo 14º—Para indemnizar a los concesionarios de los gastos de construcción, de mantención y explotación que están a su cargo, tendrán ellos, durante todo el tiempo del privilegio, el derecho exclusivo de establecer y percibir, por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él, los derechos de faro, anclaje, tránsito, navegación, reparación, pilotaje, remolque, halaje, de depósito y de estación según las tarifas que ellos establezcan, y que podrán modificar en toda época bajo las siguientes expresas condiciones:

"1º—Percibirán estos derechos sin ninguna excepción ni favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

"2º—Las tarifas se publicarán cuatro meses antes de que se pongan en vigor, en el "Diario Oficial" del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

"3º—El derecho principal de navegación que se cobre, no excederá la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicación de las dimensiones principales de la parte sumergida del buque transitante (longitud, anchura y calado);

"4º—Las dimensiones principales del buque transitante, es decir, la longitud y la anchura máximas exteriores en la flotación, así como el más grande calado de agua, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegación, salvo las modificaciones sobrevenidas en el curso del viaje. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida, cuya operación se ejecutará a expensas del que la solicite; y

"5º.—La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralelepípedo que circunscribe la parte sumergida del buque servirá de base para la determinación de los otros derechos accesorios.

El Artículo 15º así:

"Artículo 15º.—Como una compensación de los derechos y exenciones que se otorgan a los concesionarios por este Contrato, tendrá el Gobierno de la República derecho a una participación igual al cinco por ciento de todo lo que se recaude por la empresa, en virtud de los derechos que se establezcan de conformidad con el Artículo 14º durante los veinticinco primeros años de abierto el canal al servicio público.

"Del vigésimo sexto año en adelante hasta el quincuagésimo inclusive, tendrá derecho a una participación del seis por ciento; del quincuagésimo primero al septuagésimo quinto, siete por ciento, y del septuagésimo sexto hasta la terminación del privilegio, el ocho por ciento. Es entendido que estas cuotas se tomarán, como se ha dicho, del producto bruto de todas las entradas, sin deducción de ninguna clase ni por gastos, ni por intereses de acciones, ni de empréstitos o deudas que graven la empresa. El Gobierno de la República tendrá derecho a nombrar un Comisionado o Agente que intervenga en la recaudación y examine esta cuenta, y la distribución o pago de las cuotas que corresponden al Gobierno se hará por semestres vencidos. El producto del cinco, seis, siete y ocho por ciento se distribuirá así:

"Cuatro quintas partes de él serán para el Gobierno de la República, y la quinta parte restante será para el Gobierno del Estado por cuyo territorio pase el canal.

"La Compañía empresaria garantiza al Gobierno de Colombia que la participación de éste no será menor, en ningún caso, de la suma de doscientos cincuenta mil pesos anuales, que es la misma que él percibe por participación en los productos del Ferrocarril de Panamá; de manera que si en algún año el cinco por ciento de participación no alcanzare a dicha suma, ésta se completará de los fondos comunes de la Compañía".

El Artículo 20º así:

"Artículo 20º.—El Gobierno Colombiano podrá nombrar un Delegado especial en el Consejo de Administración de la Compañía concesionaria, siempre que lo juzgue útil. Este Delegado gozará de las ventajas que se concedan a los otros administradores por los Estatutos de la Compañía.

"Los concesionarios se obligan a nombrar en la capital de la Unión cerca del Gobierno Nacional, un Agente debidamente autorizado para resolver las dudas y presentar las demandas a que pueda dar lugar este Contrato. Recíprocamente y en el mismo sentido, el Gobierno nombrará un Agente residente en el establecimiento principal de la Compañía, situado en la línea del canal. Y conforme a la Constitución nacional las dificultades que se susciten entre las partes contratantes serán sometidas a la decisión de la Corte Suprema Federal".

El Artículo 22 así:

"Artículo 22º.—Los concesionarios o quien los represente, perderán los derechos que adquirieran, en los casos siguientes:

"1º.—Si no depositaren en los términos estipulados la cantidad que como fianza debe asegurar la ejecución de la obra;

"2º.—Si en el primer año de los doce concedidos para la construcción del canal no se comienzan los trabajos. En este caso la Compañía perderá la suma depositada como fianza, con los intereses que haya devengado, la cual quedará a beneficio de la República;

"3º.—Si en el término del segundo plazo fijado por el parágrafo 5º del Artículo 1º el canal no es transitable. En este caso también perderá la Compañía la suma depositada como fianza, la cual, con los intereses devengados, quedará a beneficio de la República;

de J

el p

días

pobl

la F

mo

ren

nes

BI  
LE  
AN

ER

DI



"4º—Si faltan a las prescripciones del Artículo 21; y

"5º—Si el servicio del canal se interrumpe por más de seis meses, sin el caso de fuerza mayor.

"En los casos 2º, 3º, 4º y 5º, corresponde a la Corte Suprema Federal decidir si el privilegio ha caducado o nó".

El Artículo 23 así:

"Artículo 23º—En todos los casos de declaratoria de caducidad, las tierras baldías de que hablan las cláusulas 7º y 8º del Artículo 1º, y las que no estuvieren pobladas y colonizadas de las concedidas por el Artículo 4º, volverán al dominio de la República en el estado en que se encuentren y sin indemnización alguna, así como los edificios, materiales, obras y mejoras que en el canal y sus anexidades tuvieren los concesionarios. Estos conservarán únicamente sus capitales, navíos, provisiones y en general todos los objetos muebles".

Dada en Bogotá, a diez y siete de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

(Ido.) Ramón Gómez.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

(Ido.) Belisario Esponda.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

(Ido.) Julio E. Pérez.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

(Ido.) Enrique Gaona.

Bogotá, diez y ocho de Mayo de mil ochocientos setenta y ocho.  
Publíquese y ejecútese.

El Presidente de la Unión.

(L.S.) Julián TRUJILLO.

El Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores,

(Ido.) Francisco J. Zaldúa.

#### BIBLIOGRAFIA:

LEY COLOMBIANA de 18 de mayo de 1878 (Número 28).

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". —Bogotá, 1900, Tomo I, Documentos, pgs. VII-XV.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. XI-XXI.

DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia documental del Canal de Panamá". — Panamá, 1962, pgs. 71-92.

**DOCUMENTO NUMERO 14 B.**

**CONTRATO SUAREZ-MANGE,** sobre la concesión por el gobierno de Colombia, de una segunda prórroga a la Compañía Francesa del Canal de Panamá, en estado de liquidación, para la construcción y finalización de las obras del Canal.

**FUENTE:** Versión tomada de la Revista Lotería, número 191, octubre, 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá, República de Panamá.

"Gobierno Ejecutivo. — Bogotá, 10 de Diciembre de 1890.

"Aprobado.

CARLOS HOLGUIN.

"El Ministro de Relaciones Exteriores,

Antonio Roldán.

Dada en Bogotá, a veintitrés de Diciembre de mil ochocientos noventa.

El Presidente del Senado,

José Joaquín Ortíz.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

Eduardo Posada.

El Secretario del Senado,

Enrique de Narváez.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Miguel A. Peñarredonda.

Gobierno Ejecutivo. — Bogotá, 26 de Diciembre de 1890.

Publíquese y ejecútese.

CARLOS HOLGUIN.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Antonio Roldán.

#### BIBLIOGRAFIA:

LEY COLOMBIANA 207 de 26 de diciembre de 1890.

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". — Bogotá, 1900. — Tomo I, Doc. pgs. XXI.XXV.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. XXII.XXV.

DIÓGENES A. AROSEMENA G: "Historia documental del Canal de Panamá". — Panamá, 1962, pgs. 117.123.

Doc No 14-B

## Contrato Suárez-Mange

1893, abril 4

(Segunda prórroga)

### CONTRATO

Sobre concesión de una prórroga a la Compañía del Canal de Panamá en liquidación.

Marco F. Suárez, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por Su Excelencia el Vicepresidente de la República y en virtud de las facultades que concede al Poder Ejecutivo la ley 91 de 1892, por una parte, que en adelante se llamará "el Gobierno", y Francisco Mange, Ingeniero Director de los servicios de la Liquidación en el Istmo, Delegado especial del Liquidador de la Compañía Universal

del Canal de Panamá, en virtud de los poderes otorgados en París el 24 de Enero de 1893, por otra parte, que en lo sucesivo se llamará "el Concesionario", han convenido en reformar los contratos de 23 de Marzo de 1878 y de 10 de Diciembre de 1890 para la apertura de un canal interoceánico al través del territorio colombiano, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

**Artículo 1º**—La prórroga de diez años concedida en el Artículo 1º del contrato de 1890 al Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá queda vigente con las condiciones allí estipuladas, salvo la segunda que se modifica prorrogando hasta el 31 de Octubre de 1894 el término dentro del cual debe constituirse la nueva Compañía y reanudarse los trabajos del canal de una manera seria y permanente.

El plazo de diez años comenzará a correr desde el día de la constitución definitiva de la nueva Sociedad.

**Artículo 2º**—El Concesionario o quien represente sus derechos, reconoce la validez de los contratos anteriores y del contrato actual, y se obliga a practicar en Francia todos los actos necesarios para asegurar esa validez. Estas operaciones deberán estar concluidas a más tardar, el 31 de Agosto próximo.

**Artículo 3º**—En compensación de la prórroga que el Gobierno consiente por el Artículo 1º, y para indemnizarlo de las ventajas que deja de realizar por tal motivo, el Concesionario, o quien represente sus derechos, reconoce a favor de la República una suma de dos millones de francos en oro (2.000.000 francos), la que, agregada a los diez millones previstos en el Artículo 4º del contrato de 1890, constituyen un crédito total de doce millones de francos (12.000.000 francos), en favor de Colombia, sin contar los cinco millones de francos (5.000.000 francos) en diez mil acciones, estipuladas igualmente en el artículo precitado.

**Artículo 4º**—Las Partes Contratantes convienen además en que de los doce millones que se acaban de mencionar en el artículo precedente, se deduzca la suma de cuatro millones de francos que el Gobierno colombiano y el Tesoro del Departamento de Panamá, deben a la Compañía en liquidación, por el empréstito de 1883 y sus intereses, y por servicios y materiales suministrados a la Administración de dicho Departamento de 1881 a 1892. En consecuencia esta deuda queda definitivamente extinguida, dejando a la República libre de toda obligación a tal respecto, y reduciéndose a ocho millones de francos en oro (8.000.000 francos) la suma que la nueva Compañía debe pagar al Gobierno.

**Artículo 5º**—Los ocho millones de francos a que se refiere el artículo precedente serán pagados por el Concesionario o por quien represente sus derechos, de la manera siguiente:

150.000 francos el 31 de Agosto de 1893.

150.000 francos el 31 de Octubre de 1893.

200.000 francos el 31 de Diciembre de 1893.

El resto se pagará en cuatro contados, con un año de plazo entre cada contado y el siguiente; debiendo efectuarse el primero tres meses después que la nueva Compañía de conclusión del canal se constituya definitivamente. El primero de estos contados será de un millón quinientos mil francos (1.500.000 francos) y los otros tres de dos millones cada una (2.000.000 francos).

**Artículo 6º**—La República entrará en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del canal y de las anexidades que le correspondan de acuerdo con los contratos de 1878 y 1890, en cada uno de los casos siguientes:

Si la nueva Compañía no se organiza en el término fijado por el Artículo 1º del presente contrato:

Si no se reanudan los trabajos en los términos fijados por el mismo artículo;  
Si la liquidación vende los bienes que deben pertenecer a la República en caso de caducidad, o abandona su conservación, todo conforme a lo estipulado en los contratos anteriores, salvo los deterioros provenientes de uso, de fuerza mayor o de caso fortuito;

Si no se forma el inventario de que trata el artículo 7º del presente contrato; o,

Si no se cumplen las condiciones del artículo 2º del mismo contrato.

**Artículo 7º**—En el Istmo se levantará un inventario general de los bienes de la Compañía en liquidación, el cual comprenderá indistintamente tanto los bienes que deben quedar de propiedad del Gobierno en caso de caducidad, como los que deben quedar de propiedad de la Compañía en liquidación. Se entiende que el material rodante y flotante será comprendido en este inventario, que deberá hacerse de acuerdo con el Agente del Gobierno en Panamá, y estar terminado, a más tardar, el 31 de Agosto de 1893.

**Artículo 8º**—La fianza de setecientos cincuenta mil francos (750.000) depositada de acuerdo con el contrato de 1878 por la Compañía del Canal y confirmada por el contrato de 1890, será mantenida como garantía del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dichos contratos y de las consentidas por el Concesionario en virtud del presente.

**Artículo 9º**—Las diferencias que sobrevengan entre las partes contratantes con motivo del presente contrato o de los anteriores, serán sometidas a la Corte Suprema de Justicia colombiana.

Con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 15º de la ley 145 de 1888, el Concesionario renuncia a intentar reclamación diplomática en lo tocante a los deberes y derechos provenientes de los tres contratos, salvo en el caso de denegación de justicia.

**Artículo 10º**—Todos los derechos y obligaciones resultantes del contrato de 23 de Marzo de 1878 y del contrato de 10 de Diciembre de 1890 para la excavación de un canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobados por la ley 107 de 1890, subsistirán en toda su fuerza y vigor, sin otras modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

**Artículo 11º**—El Concesionario declara que acepta todas las estipulaciones del presente contrato que imponen obligaciones especiales al liquidador, así como las que afectan a la Compañía que pueda establecerse.

**Artículo 12º**—El presente contrato requiere para su validez ser aprobado por Su Excelencia el Vicepresidente de la República.

Hecho en doble ejemplar, en Bogotá, a cuatro de Abril de mil ochocientos noventa y tres.

Marco F. Suárez.  
Francois Mange.

Gobierno Ejecutivo. — Bogotá, 4 de Abril de 1893.  
Aprobado.

(L.S.) M. A. CARO.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

Marco F. Suárez.

# **BIBLIOGRAFIA:**

- ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". — Bogotá, 1900. — Tomo I, XXVI, XXVIII.  
ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". Panamá, 1953, pgs. XXVI — XXVIII  
DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia documental del Canal de Panamá". — Panamá, 1962, pgs. 127-133.

DOCUMENTO NUMERO 15.

**TRATADO MALLARINO-BIDLAC**, entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, sobre garantía, neutralidad y libre tráfico por el Istmo de Panamá.

**FUENTE:** Versión en español e inglés. La versión española está tomada de la Revista Lotería, número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería nacional de Panamá, República de Panamá.

113  
Doc No. 15

## I Los tratados entre Panamá y los Estados Unidos

### Tratado Mallarino-Bidlack

1846, diciembre 12.

*Entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, celebrado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846, y Canjeado en Washington el 10 de junio de 1848, sobre garantía, neutralidad y libre tráfico por el Istmo de Panamá.*

La República de la Nueva Granada en la América del Sur, y los Estados Unidos de Norte América, deseando hacer firme y duradera la amistad y buena inteligencia que felizmente existen entre ambas naciones, han resuelto fijar de una manera clara, distinta y positiva, las reglas que en lo futuro han de observarse religiosamente entre una y otra, por medio de un Tratado o Convención general de paz y amistad, comercio y navegación.

Para este apetecible objeto, el Presidente de la República de la Nueva Granada ha conferido poderes a Manuel María Mallarino, Secretario del Despacho de Relaciones Exteriores, y el Presidente de los Estados Unidos de América ha conferido semejantes e iguales poderes a Benjamin A. Bidlack, ciudadano de dichos Estados y su Encargado de Negocios en Bogotá; los cuales después de haber canjeado dichos plenos poderes en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

(Los artículos del I al XXXIV se refieren a la paz, la armonía y la amistad que debe existir entre ambas naciones; a las garantías para el libre ejercicio del comercio, tanto marítimo como terrestre, de los países; a la protección que deben darse a los respectivos ciudadanos, etc., etc.).

Artículo XXXV. La República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando hacer tan duraderas cuanto sea posible las relaciones que han de establecer entre las dos partes en virtud del presente tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes:

1º—Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las altas partes contratantes: que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de la Nueva Granada, incluso los de la parte del territorio granadino generalmente denominado Istmo de Panamá, desde su

arranque en el extremo del sur hasta la frontera de Costa Rica, todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que transiten al través de dicho territorio de un mar a otro. El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito al través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estarán franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos, de productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a los ciudadanos de los Estados Unidos que pasen en cualquiera dirección de un mar al otro, con el objeto de exportarse o cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de importación; y si lo hubieren pagado, deberá reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por el dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peajes o impuestos de cualquiera clase, sino aquellos a que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales. Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos IV, V y VI de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

2º—El presente Tratado permanecerá en plena fuerza y vigor por el término de veinte años, contados desde el día del canje de las ratificaciones; y desde el mismo día cesará de tener efecto el Tratado concluido entre Colombia y los Estados Unidos el 3 de Octubre de 1824, no obstante lo dispuesto en el primer punto de su artículo 31.

3º—Sin embargo de lo antedicho, si doce meses antes de expirar el término de veinte años estipulados arriba, ninguna de las partes contratantes notificare a la otra su intención de reformar alguno o todos los artículos de este Tratado, continuará siendo obligatorio dicho Tratado para ambas partes más allá de los citados veinte años, hasta doce meses después de que una de las partes notifique su intención de proceder a la reforma.

4º—Si alguno o algunos de los ciudadanos de una u otra parte infringieren alguno de los artículos contenidos en el presente tratado, dichos ciudadanos serán por ello personalmente responsables, y no se interrumpirá, en su consecuencia, la armonía y buena correspondencia entre las dos naciones, comprometiéndose cada una a no proteger de modo alguno al ofensor, ni a sancionar semejante violación.

5º—Si desgraciadamente algunos de los artículos contenidos en el presente Tratado fueren en alguna otra manera violados o infringidos, se estipula expresamente: que ninguna de las dos partes contratantes ordenará o autorizará actos algunos de represalia, ni declarará la guerra contra la otra por queja de injurias o perjuicios hasta que la parte que se considere ofendida haya previamente presentado a la otra una exposición de dichos perjuicios o injurias, apoyada con pruebas competentes, exigiendo justicia y satisfacción, y esto haya sido negado con violación de las leyes y del Derecho internacional.

6º—Cualquiera ventaja especial y señalada que la una o la otra potencia reporte de las estipulaciones anteriores, es y debe entenderse siempre en virtud y co-



mo compensación de las obligaciones que acaban de contraer y quedan especificadas en el número primero de este artículo.

*Artículo XXXVI. El presente Tratado de paz, amistad, comercio y navegación será aprobado y ratificado por el Presidente de la República de la Nueva Granada con acuerdo y consentimiento del Congreso de la misma; y por el Presidente de los Estados Unidos de América, con acuerdo y consentimiento del Senado de los mismos; y las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington dentro de dieciocho meses contados desde el día de la firma, o antes, si fuere posible.*

En fé de lo cual, nosotros, los Plenipotenciarios de la Nueva Granada y de los Estados Unidos de América, hemos firmado y sellado las presentes en la ciudad de Bogotá, el día 12 de Diciembre en el año de Nuestro Señor 1846.

(L.S.) M. M. Mallarino.  
(L.S.) E. A. Bidlack.

#### ARTICULO ADICIONAL

Las Repúblicas de la Nueva Granada y de los Estados Unidos tendrán y admitirán como buques nacionales de una u otra todos aquellos que estén provistos de una patente del respectivo Gobierno, expedida conforme a las leyes del país.

El presente artículo adicional tendrá la misma fuerza y validez que si se hubiera insertado, palabra por palabra, en el Tratado firmado hoy; será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en el mismo tiempo.

En testimonio de lo cual los respectivos plenipotenciarios lo han firmado y sellado con sus sellos.

(L.S.) M. M. Mallarino.  
(L.S.) B. A. Bidlack.

#### ACTA DE CANJE

*De las ratificaciones del Tratado general de paz, amistad, navegación y comercio entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América.*

Los infrascritos, habiéndose reunido con el objeto de canjear las ratificaciones del Tratado general de paz, amistad, navegación y comercio entre la República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, y el artículo adicional unido a él, firmados en Bogotá el día doce de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y seis, y habiendo sido cuidadosamente leídos y examinados dichos instrumentos, se verificó el canje el día de hoy, en la forma acostumbrada.

En fe de lo cual firmaron la presente Acta de canje y pusieron en ella sus sellos, en la ciudad de Washington, el día diez de Junio de mil ochocientos cuarenta y ocho.

(L.S.) P. A. Herrán.  
(L.S.) James Buchanan.

118

## PROTOCOLO ANEXO

*Al Tratado de 1846 relativo a la interpretación del artículo XXXV.*

En una conferencia celebrada en el Despacho de lo Interior y Relaciones Exteriores en Bogotá, hoy día veintidós de Febrero de mil ochocientos sesenta y nueve, entre el Secretario del Ramo, Pablo Arosemena, y el honorable Señor Ernesto Dichman, Ministro Residente de los Estados Unidos de América en Bogotá, facultados ambos ampliamente por sus respectivos gobiernos, a fin de examinar las diferencias que han surgido entre ellos en orden a derecho de tránsito que tenga el Gobierno de los Estados Unidos de América por el Istmo de Panamá, y con el objeto de llegar a un acuerdo común que allane dichas diferencias definitivamente, se convino en lo siguiente:

1º—Como lo reconoció explícitamente el Gobierno de los Estados Unidos de Colombia en nota dirigida por el Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores al Gobierno del Estado de Panamá en 15 de Mayo de 1865, bajo el número 77, "conforme al artículo 35 del Tratado con los Estados Unidos de América, de 12 de Diciembre de 1846, el Gobierno de Colombia garantiza el derecho de vía o tránsito por el Istmo, no sólo a los ciudadanos de los Estados Unidos, sino a su Gobierno, y por consiguiente las tropas de la Unión Americana, así como los presos bajo su jurisdicción federal pueden pasar como servicio ordinario de su administración, derecho que se declara ser compensación de la garantía de la soberanía y propiedad del Istmo, a que su mismo Gobierno está obligado".

2º—Cuando se trate de transportar por el Istmo de Panamá criminales cuya extradición hayan obtenido los Estados Unidos de América, de otro Gobierno, se presentarán por el Agente Consular de aquel país, a los del Gobierno de la Unión en el Estado de Panamá, los documentos que hayan servido de fundamento a la extradición.

Cuando se trate de exportar criminales procedentes del territorio de los Estados Unidos, no será necesaria esta formalidad.

3º—La custodia de los criminales cuyo transporte por el Istmo de Panamá solicite el Gobierno de los Estados Unidos de América del de los Estados Unidos de Colombia, se hará por la fuerza armada de la Nación u Estado, gratuitamente.

4º—Se dará cuenta a la Honorable Cámara del Senado de Plenipotenciarios de este arreglo.

En fe de lo cual firmamos y sellamos dos ejemplares de este Protocolo, en Bogotá, el veintidós de Febrero de mil ochocientos sesenta y nueve.

(L.S.) Pablo Arosemena.

(L.S.) Ernesto Dichman.

Ministro de los Estados Unidos de América.

## SEGUNDO PROTOCOLO

*En relación con el artículo XXXV del tratado de 1846.*

En una conferencia celebrada en el despacho de lo Interior y Relaciones Exteriores, en Bogotá, hoy 23 de Octubre de 1869, entre el Secretario del Ramo, Luis

Treaty between the United States  
of America and the Republic of New  
Granada (Now United States of  
Colombia) December, 12, 1846.

Article XXXV.

The United States of America  
and the Republic of New Granada,  
desiring to make as desirable as pos-  
sible the relations which are to be  
established between the two par-  
ties by virtue of this treaty, have  
declared solemnly, and do agree  
to the following points:

1<sup>st</sup> For the better understand-  
ing of the preceding articles it  
is and has been stipulated to

tween the high contracting parties, that the citizens, vessels, and merchandise of the United States shall enjoy in the ports of New Granada, including those of the part of the Granadian territory generally denominated Isthmus of Panama, from its southernmost extremity, until the boundary of Costa Rica, all the exemptions, privileges, and immunities, concerning commerce and navigation, which are now, or may hereafter be enjoyed by Granadian citizens, their vessels and merchandise; and that this equality of favors shall be made to extend to the passengers, correspondence and merchandise of the United

States, in their transit across the said territory, from one sea to the other. The Government of New Granada guarantees to the Government of the United States that the right of way or transit across the Isthmus of Panama upon any modes of communication that now exist, or that may be hereafter constructed, shall be open and free to the Government and citizens of the United States; and for the transportation of any articles of produce, manufactures, or merchandise, of lawful commerce, belonging to the citizens of the United States; that no other tolls or

charges shall be levied or collected upon the citizens of the United States, or their said merchandise thus passing over any road or canal that may be made by the Government of New Granada, or by the authority of the same, than is, under like circumstances, levied upon and collected from the Gracian citizens; that any lawful produce, manufactures, or merchandise, belonging to citizens of the United States, thus passing from one sea to the other, in either direction, for the purpose of exportation to any other foreign country, shall not be liable to any import duties, whatever; or, having paid

such duties, they shall be entitled to drawback upon their exportation; nor shall the citizens of the United States be liable to any duties, tolls, or charges of any kind, to which native citizens are not subjected for thus passing the said Isthmus. And, in order to secure to themselves the tranquil and constant enjoyment of these advantages, and as an especial compensation for the said advantages, and for the favors they have acquired by the 4<sup>th</sup>, 5<sup>th</sup>, and 6<sup>th</sup> articles of this treaty, the United States guarantee positively and efficaciously, to New Granada, by the present stipulation, the perfect neutrality

of the before-mentioned isthmus, with the view that the free transit from the one to the other sea, may not be interrupted, or embarrassed in any future time while this treaty exists; and, in consequence, the United States also guarantee, in the same manner, the rights of sovereignty and property which New Granada has and possesses over the said territory;

2<sup>d</sup>. The present treaty shall remain in full force and vigor for the term of twenty years from the day of the exchange of the ratifications; and from the same day the treaty that was concluded between the United States and Colombia, on



the 13<sup>th</sup> of October, 1824, shall cease to have effect, notwithstanding what was disposed in the first point of its 31<sup>st</sup> article.

3<sup>d</sup>. Notwithstanding the foregoing, if neither party notifies to the other its intention of reforming any of, or all, 11 articles of this treaty twelve months before the expiration of the twenty years stipulated above, the said treaty shall continue binding on both parties beyond the said twenty years, until twelve months from the time that one of the parties notifies its intention of proceeding to a reform.

4<sup>th</sup>. If any one or more

124.


the citizens of either party shall infringe any of the articles of this treaty, such citizens shall be held personally responsible for the same, and the harmony and good correspondence between the nations shall not be interrupted thereby; each party engaging in no way to protect the offender, or sanction such violation.

5<sup>th</sup>. If unfortunately any of the articles contained in this treaty, should be violated or infringed in any way whatever, it is expressly stipulated that neither of the two contracting parties shall ordain or authorize any acts of reprisal,

nor shall declare war against the other on complaints of injuries or damages, until the said party considering itself offended shall have laid before the other a statement of such injuries or damages, verified by competent proofs, demanding justice and satisfaction, and the same shall have been denied, in violation of the laws and of international right.

<sup>th</sup> Any special or remarkable advantages that one or the other power may enjoy from the foregoing stipulations, are and ought to be always understood in virtue and as a compensation of the obligations.

they have just contracted, and  
which have been specified in the  
first number of this article.



**DOCUMENTO NUMERO 16.**

**TRATADO CLAYTON-BULWER -1850-, entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica, sobre la construcción y protección del Canal Interoceánico.**

**FUENTE:** Versión tomada de la Revista Lotería, número 191, octubre 1971. Publicación de la Lotería nacional de Panamá, República de Panamá.

128

Carlos Rico, y el honorable Señor Ernesto Dichman, Ministro Residente de los Estados Unidos de América, facultados ambos ampliamente por sus respectivos Gobiernos, a fin de examinar las indicaciones hechas por el de los Estados Unidos de América y comunicadas a su Legación en esta capital, respecto a la enmienda del artículo tercero del Protocolo suscrito el 22 de Febrero del presente año, en orden al derecho de tránsito que tenga el Gobierno americano por el Istmo de Panamá, se convino modificar dicho artículo tercero en los siguientes términos:

"3º—La custodia de los presos, cuyo transporte por el Istmo de Panamá solicita el Gobierno de los Estados Unidos de América del de los Estados Unidos de Colombia, se hará por un Oficial civil de los Estados Unidos de América, acompañado de un Oficial civil colombiano, el cual pedirá a la autoridad respectiva, en caso necesario, el auxilio de la fuerza nacional o del Estado, para asegurar la debida detención y el transporte del preso".

En fe de lo cual firman y sellan dos ejemplares de este Protocolo en Bogotá, veintitrés de Octubre de mil ochocientos sesenta y nueve.

(L.S.) Luis Carlos Rico.

(L.S.) Ernesto Dichman.

#### BIBLIOGRAFIA:

CARLOS PORTOCARRERO M.: "Tratados y convenios de Colombia. —1829.1944". Bogotá, 1946, pgs. 90.91.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. III.VI.

DIÓGENES A. AROSEMENA G.: "Historia documental del Canal de Panamá". —Panamá, 1962, pgs. 35.38.

Doc No. 16

## Tratado Clayton-Bulwer

1850, abril 19.—

*Entre los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica, sobre construcción y protección del Canal Interoceánico.*

Deseosos los Estados Unidos de América y Su Majestad Británica de consolidar las relaciones de amistad que tan felizmente existen entre ellos, por una Convención que exponga y determine sus miras e intenciones respecto de cualquier medio de comunicación por un Canal para buques que se construya, entre los océanos Atlántico y Pacífico, por la vía del río San Juan de Nicaragua y los lagos de Nicaragua o Managua, cualquiera de ellos o ambos, a algún puerto o paraje en el Pacífico, el Presidente de los Estados Unidos ha conferido plenos poderes a John M. Clayton, Secretario de Estado de los Estados Unidos, y Su Majestad Británica al Honorable

Sir Henry Lytton Bulwer, miembro del Honorable Consejo de Su Majestad, Caballero Comendador de la Orden muy Honorable del Baño, y Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Majestad Británica a los Estados Unidos para los fines susodichos; y dichos Plenipotenciarios, después de canjeados sus plenos poderes, que hallaron en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

#### ARTICULO I

Los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni el uno ni el otro obtendrá ni sostendrá jamás para sí mismo ningún predominio exclusivo sobre dicho Canal, y convienen en que ni el uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará ni fortificará, ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica, o la Costa de Mosquitos, ni asumirá ni ejercerá ningún dominio sobre esos países, ni sobre ninguna otra parte de la América Central; tampoco se valdrá ninguno de los dos de ninguna protección que preste o prestase, ni de ninguna alianza que tenga o tuviere cualquiera de los dos con algún Estado o pueblo, para los fines de construir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la Costa de Mosquitos o cualquiera parte de la América Central, o de asumir o ejercer dominio sobre esas regiones, y los Estados Unidos y la Gran Bretaña no aprovecharán ningún valimiento, ni se valdrán de ninguna alianza, relación o influencia que tengan para con algún Estado o gobierno por cuyo territorio pase dicho Canal, con el fin de adquirir o tener, directa o indirectamente, para los ciudadanos o súbditos del uno, derechos o ventajas respecto del comercio o navegación por dicho Canal que no se ofrezcan bajo las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos del otro.

#### ARTICULO II

Los buques de los Estados Unidos o la Gran Bretaña que transiten por dicho Canal, estarán, exentos, en caso de guerra entre las partes contratantes, de bloqueo, detención o captura por cualquiera de los beligerantes, y esta disposición regirá hasta aquella distancia de las bocas del Canal que más tarde se juzgue conveniente determinar.

#### ARTICULO III

A fin de lograr la construcción del Canal, las partes contratantes convienen en que, si se emprendiere esa obra bajo condiciones aparentes y equitativas, por personas que tengan autorización del Gobierno, o de los Gobiernos locales por cuyo territorio pase el Canal, los individuos empleados en su construcción y sus propiedades destinadas o por destinar a ese fin, serán protegidos, desde el principio hasta la conclusión de la obra, por los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, contra toda detención injusta, confiscación, embargo o violencia de cualquier naturaleza que fuere.

#### ARTICULO IV

Las partes contratantes se valdrán de cualquier influencia que ejerzan respectivamente sobre cualquier Estado o Gobierno que posea o reclame jurisdicción o derecho sobre el territorio que atraviere el Canal, o que esté inmediato a las aguas aplicables a él, a fin de inducirles a facilitar la construcción de la obra por todos los medios que estén a su alcance; y además, los Estados Unidos y la Gran Bretaña convienen en interponer sus buenos oficios cuando y cómo más convenga, a fin de conseguir el establecimiento de dos puertos libres, uno a cada boca del Canal.

## ARTICULO V

Las partes contratantes convienen, además, en que, concluido el Canal, lo protegerán contra toda interrupción, embargo o confiscación injusta, y en que garantizarán su neutralidad, para que esté para siempre abierto y libre, y seguro el capital invertido en él.

Sin embargo, los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, al acordar su protección a la construcción de dicho Canal, y garantizar su neutralidad después de concluido, declaran que esta protección y garantía se conceden condicionalmente y que pueden ser retiradas por ambos Gobiernos o por cualquiera de ellos, si ambos o uno juzgare que las personas o compañías empresarias o directoras adoptan o establecen reglamentos respecto del tráfico, que estén en pugna con el espíritu y la intención de esta Convención, sea haciendo discriminaciones indebidas a favor del comercio de una de las partes contratantes con perjuicio de la otra, o sea imponiendo exacciones opresivas o derechos exorbitantes sobre pasajeros, buques, efectos, artefactos, mercancías u otros artículos.

Sin embargo, ninguna de las partes retirará la protección y garantía susodicha, sin notificación dada a la otra con seis meses de anticipación.

## ARTICULO VI

Las partes contratantes se comprometen a invitar a los demás Estados, con quienes una o ambas tengan relaciones de amistad, para que celebren con ellas convenios semejantes a éste, a fin de que todos los demás Estados tengan participación en la honra y conveniencia de cooperar a un trabajo de tan general interés e importancia como el Canal de que se trata. Y las partes contratantes convienen asimismo en entenderse con aquellos Estados de la América Central, con quienes juzguen conveniente hacerlo, con el fin de llevar más eficazmente a buen término el grandioso proyecto a que se refiere esta Convención; a saber, el de construir, mantener y proteger dicho Canal como una vía de comunicación para buques entre los dos océanos, en beneficio de la humanidad, y con condiciones iguales para todos.

Las partes contratantes convienen asimismo en que cada una interpondrá sus buenos oficios cuando sea requerida por la otra, para ayudarla y cooperar con ella a la negociación de los tratados antes mencionados y si surgiere alguna diferencia en cuanto al derecho o propiedad sobre el territorio al través del cual debe pasar el Canal, entre los Estados de la América Central, y si tal diferencia impidiere o dificultare de alguna manera la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña interpondrán sus buenos oficios para poner término a tal diferencia del modo más adecuado para promover los intereses de dicho Canal y vigorizar los lazos de amistad y alianza que unen a las partes contratantes.

## ARTICULO VII

Siendo de desear que se comience cuanto antes la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña convienen en apoyar y alentar a la persona o compañía que primero ofrezca comenzarle, y demuestre tener el capital necesario y el consentimiento de las autoridades locales, y ofrezca proceder sobre principios que estén en armonía con el espíritu e intención de este Convenio, y si alguna persona o compañía hubiere ya celebrado un contrato para la construcción de un Canal como el que se especifica en este convenio con algún Estado por cuyo territorio pase dicho Canal, contrato cuyas estipulaciones no sean justamente objetables por ninguna de las partes que celebren este Convenio; y si tal persona o compañía hubiere hecho preparativos y gastado tiempo, dinero y



131

trabajo en fe de dicho contrato, se conviene por el presente que tal persona o compañía tendrá antelación sobre cualquiera otra persona, personas o compañía en el derecho a la protección de los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, y se concederá un año desde la notificación de esta Convención para que dicha persona o compañía concluya sus arreglos preliminares, y presente pruebas de estar suscrito el capital suficiente para llevar a cabo la obra de que se trata; y es entendido que si a la expiración del plazo antedicho tal persona o compañía no hubiere principiado ni llevado adelante la empresa, los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña quedarán con libertad de dar su protección a otra persona o compañía que esté en aptitud de comenzar y llevar adelante la construcción de dicho Canal.

#### ARTICULO VIII

Como los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, al celebrar este Convenio, desean, no solamente atender al logro de un objeto particular, sino también establecer un principio general, convienen por el presente en extender su protección, por estipulaciones de tratados, a cualesquiera otras comunicaciones practicables, sean por canal o por ferrocarril, al través de los istmos que unen la América del Norte a la del Sur, y especialmente a las comunicaciones interoceánicas que sean practicables, ya por la vía de Tehuantepec o por la de Panamá. Sin embargo, al conceder su protección común a los canales y ferrocarriles mencionados en este artículo, es siempre entendido por los Estados Unidos y la Gran Bretaña que los que construyan o posean tales canales o ferrocarriles, no impondrán otros gravámenes y condiciones de tráfico que los que aprueben como justos y equitativos los Gobiernos antedichos; y que dichos canales y ferrocarriles, abiertos a los ciudadanos de los Estados Unidos y a los súbditos de la Gran Bretaña con iguales condiciones, lo estarán también con las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos de cualquier Estado que tenga voluntad de dar a tales vías de comunicación una protección tal como la que los Estados Unidos y la Gran Bretaña se comprometen a darles.

#### ARTICULO IX

Las ratificaciones de esta Convención serán canjeadas en Washington dentro de seis meses, contados desde hoy, o antes si fuere posible.

En fe de lo cual, nosotros, los respectivos Plenipotenciarios, hemos firmado esta Convención, y la hemos sellado con nuestros sellos.

Hecho en Washington, hoy día 19 de abril, año del Señor 1850.

(L.S.) John M. Clayton.

(L.S.) Henry Lytton Bulwer.

(Canjeado en Washington, el 11 de junio de 1850).

#### BIBLIOGRAFIA:

- ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". — Bogotá, 1900, Tomo I, Documento 1.  
ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. VII-X.  
DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia documental del Canal de Panamá". — Panamá, 1962, pgs. 39-46.

## DOCUMENTO NUMERO 17.

Información y Nota de agradecimiento expresada por el gobierno de España al Gobierno francés, por la ayuda que este último prestó a sus súbditos radicados en Bogotá durante los disturbios y la guerra civil de 1885.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota del Ministro de Estado español al Cónsul de S.M. española en Francia. 15 de marzo de 1855.

El Encargado de Negocios de P. M. en París  
 con sea Madrid 15 Marzo 1853 -

Varios súbditos españoles resi-  
 dentes en <sup>Rep.<sup>a</sup> de N.<sup>a</sup> Granada</sup> ~~la~~ <sup>de</sup> Bogotá han  
 dirigido a esta Directa una expo-  
 sición en que hacen presentes los  
 muchos beneficios que han debido  
 al Representante de su Imperio en  
 esta Capital, Sr. Baron Goury  
 de Roslan, que acogiendo bajo  
 el pabellon de su País, les ha  
 dispensado la protección y amparo  
 que tan necesaria les era para  
 evitar las vejaciones y males con-  
 siguientes a la revolución que acaba  
 de suprimir aquellas <sup>Repúblicas</sup> ~~Repúblicas~~ donde no  
 existía ~~un~~ un Representante de P. M. que  
 hubiera acudido a la defensa  
 de ~~los~~ <sup>los</sup> personas e intereses.

El Gob.<sup>no</sup> de P. M. ha visto  
 con sumo agradecimiento la  
 el generoso proceder del Sr.

Baron Goury de Moslan en la  
ocasion de que se trata, y á fin  
 de que llegue á noticia ~~del mismo~~  
 de su Gobierno y del mismo ~~Baron~~  
 Baron, el mucho aprecio que  
 hace la España de actos tan  
 nobles y generosos como los  
 que motivan la exposicion  
 indicada, procurará H. manifestar  
 en ocasion oportuna á este  
 Ministro de Negocios extranjeros estos  
 sentimientos del Gobierno de la Reina,  
 añadiendole que S. M. se propone  
 dar al expresado Representante  
 francés una muestra de su  
 Real estimacion por los servicios  
 que ha prestado á <sup>los</sup> Subditos españoles  
 á qui se ha hecho referencia.

De R. orden X<sup>ta</sup> Pro.  
 D. S. X<sup>ta</sup>  
 Minuta

## DOCUMENTO NUMERO 18.

NOTA Nº 24, fechada en Bogotá el 23 de mayo de 1889, que envía el Ministro Residente de S.M. española en Bogotá al Excmo. Señor Ministro de Estado español, donde le informa que, desde 1880, el Gobierno Colombiano intentó buscar el apoyo de las potencias europeas para obtener la internalización del régimen de neutralidad del Canal de Panamá.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Legajo número 2338; Años 1892-1893.

136  
No 24. Ingotá B. de Mayo 1889  
Politica



El Ministro de Hacienda de la Unión

Ministro de Hacienda de la U.

Señor de Hacienda  
restitución del dinero colom-  
biano hacia Colombia  
Unidos

Atte. J. M. de S.

Doc No. 18

N.º 24  
Política

Mi querido Señor

Muy Señor mío:

Con la debida atencion he leído las manifestaciones que contiene la Revista quincenal de 15 de Marzo, con motivo de la audacia al hablar en los Estados Unidos del partido republicano, y me he fijado mucho en la alusión que, sin nombrarla, se hace a esta "Repubblica".

A pesar que entendiéndome en propios conceptos me parece remitir a V. el artículo 'Los nuevos tiempos', hace poco publicado por el Despertador titulado, Doctor Muñoz, en un diario de Patagonia. Por el verso V. cuánto prosperen las ideas del actual director de la política en Colombia, hacia los Estados Unidos, cuya creciente prosperidad le seduce hasta el punto de que, de grado o por fuerza, ciente o expreso, la persuasión de que no queda a este país más

seemedis que someterse decididamente a' esa influencia, al punto que purgo a' la luz pública, esta-  
mada por los considerables armamentos e' im-  
puestos, amagada de próxima decadencia.

Estas ideas no son nuevas en el D.º Vices.  
Sin embargo, más que fruto de una sincera  
simpatía, podían juzgarse el resultado de la  
atracción irresistible que  
se desarrollaba sin contrapeso,  
y mucho que no premian o' sienten  
el mismo momento, su estar con-  
scientes de que la situación alejaba por sus peligrosas  
y creadas rivalidades internacionales, había  
de prestar poca atención y apoyo a' Colombia,  
aun en asuntos que pudieran y al parecer  
debieran interesar más a' la primera.

Fue así con el Canal de Panamá. Desde  
1880, en su primera administración, solicitó  
el D.º Vices de las Cortes europeas una de-  
claración de apoyo efectivo sobre neutralidad  
del Canal en frente de las ambiciones  
norteamericanas, y no fue oído o' favore-



menos, según el mismo lo ha dicho por la  
 imprenta. Al discutirse la actual Constitución,  
 tuvo ocasión de conferenciar con él sobre este  
 asunto, y al efecto envió a' ese Ministerio del  
 digno cargo de 1.º mi. de p. nro No 60 de 15 de  
 Junio 1886, en el cual se trata de solucionar a  
las naciones de Europa en el mismo fin  
que disfrutan los Estados Unidos, por el  
 art. 35 de su Tratado de amistad, comercio y  
 protección que no dio ningún resultado (ver el  
 Orden No 53 de Gy de Octubre 1886). Existen  
 únicamente la contestación dada por M.  
 en 1882 a' Mr Blaine, hoy de nuevo Secretario  
 de Estado, y las declaraciones de Inglaterra re-  
 specto a' la vigencia del Tratado Clayton Bulwer  
 pero, si he de decir la verdad, se da aquí poca  
 fe a' la eficacia que esas declaraciones  
 podrían revestir, llegado el momento de  
 resistir a' un empuje o conflicto. El Gobierno  
 francés, y el Dr. Mier lo subraya, se ha  
 mostrado últimamente tímido en las  
 discusiones en las Cámaras sobre el apoyo

que en un sentido juramente es como debia  
 de dar a la Compañia y a la causa de los his-  
 tales franceses comprometiéndose a lo que se  
 apuñalaron que el tratado collection sobre el cual  
 se hizo haya pasado aqui completamente  
 desapercibido para gobernantes, publicistas,  
 y si lo ha reproducido un periódico, sin citar  
 el mismo Comentarista, es porque le di el trato al  
 Comentarista.

En la difícil situación económica que desde  
 este año atraviesa este país, puede verse  
 también un interés en favor de los Estados Unidos,  
 la esperanza de que un Tesoro tan repleto  
 de plata en una forma u otra en su ayuda;  
 y no habra contribuido poco a esta actitud  
 por la con el Gobierno de Washington el descontento  
 y aun desprecio que les produce el comercio al  
 Estado Comente, que han llamado a este gobierno  
 a buscar refugio en el Norte; según se ha  
 dicho en algunas publicaciones.

Hay poca simpatía en la aduer-  
 sidad que hace el 1º de junio a la

Comprovincia de que dentro de dos años se  
termina el plazo para la entrega de la  
del 1814, y que en el mismo no se ha  
interpuesto ni de guerra ni de respuesta  
Luis de la Cruz de Colombia. Parece  
sentirse bien por estar a un arreglo  
con los Estados Unidos, a pesar de que no  
se oculta que esta de terminación la ha  
del 1814, pero los actuales, y en el 1814, no  
el asunto como la cuestión fatal, en que  
solo una cosa es un problema de  
1814, y en el 1814.

( )  
 "Talia enim agi possunt etiam  
 cum dubio, necesse est. Et in nomine  
 de la patria, plus ou moins, nous nous  
 rendons en guerre internationale anticipée.  
 A la fin, nous nous battons avec nos  
 véritables ennemis, les ennemis de la  
 démocratie, et non pas des ennemis  
 d'opinion de la Chine, mais en la se  
 couant, nous nous faisons reconnaître."

y en todo caso es de caber por su naturaleza  
de legge formar una compositione que  
prosiga las obras y no se llegue a la  
caducidad del privilegio.

Dias quince de Agosto  
Bogotá 23 de Mayo 1889

Miño Lirio  
D. L. M. de A. B.  
con una atenta de verificación

Miño Lirio de Costa Rica

Miño Lirio

Miño Lirio de Estado de A. B.

**DOCUMENTO NUMERO 19.**

**NOTA Nº 19**, fechada en Guatemala el 14 de abril de 1881, en la cual el Cónsul General de España en Guatemala le expresa al Excmo. Señor Ministro de Estado español, lo favorable que son para la política española las gestiones y éxitos que alcanza en los Estados Unidos Ferdinand de Lesseps.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota Nº 19.- IV.

Nº 19. 144 IV.

Guatemala, 14 de Agosto de 1881.

30. 193 F961.

1 JUN 81  
ENTRADA

Al Sr. D. Juan S. de la Cruz  
de la Cruz.

En virtud de lo que se le ha  
dado a conocer en el Sr. D. Juan S. de la Cruz,  
dame a usted un curso  
relativo a un curso  
que sigue en la obra  
del Canal de P. y M.  
Interesado.

Año 13. Junio 81

14 JUN 81  
SALIDA

Doc No 19

Nº 19.

Excmo Señor

Muy Señor mío: Trime en mi  
propósito de tener a V. E. p<sup>er</sup>sona-  
lamente enterado de cuanto  
a la vista empresa del Istmo  
de Panamá se refiere. Tengo  
ahora la honra de informarle  
de la constitución geológica  
de aquel pequeño, fértil,  
despoblado, pantanoso y enfer-  
mizo territorio.

El Tránsito parte desde  
Colon, en el Atlántico, y ter-  
mina frente a las Islas  
Naoles, Perico y Camarero.

en el Océano Pacífico, a  
 una lejana de la Ciudad  
 Panamá. El Cerro tiene  
 la dirección de nordeste a  
 suroeste, siendo el trazado  
 perpendicular hacia esta  
 última dirección. El tem-  
 plet, que pertenece a una  
 empresa Norte-America-  
 na, atraviesa la línea  
 de construcción por una  
 anchura de 80 metros  
 de altura, situada entre  
 las montañas, es "Cerro-  
 Verde" y "La Guircha".  
 que la elevación de 1500  
 es el que ha dado origen  
 al nacimiento de la  
 línea, las paralelas a



Línea de construcción; en  
 lugares que están corriendo  
 por una roca travesera, la  
 roca de Chagres, que es  
 una cortadura natural  
 aprovechada hoy por el  
 curso de las aguas. La  
 construcción para el  
 río de Cano en una  
 obra sencilla.

La línea comprendida  
 de tres secciones: la primera,  
 de 45 Kilómetros abarcará  
 el Valle de Chagres; la  
 segunda de 15 cruzará  
 el valle de la Ciénega  
 por medio de una gran  
 cortadura en la montaña  
 y la tercera de 10

de 90 hectáreas; la tercera 148  
sección del Pacífico, de  
14 Kilómetros, hacia la  
dirección de "Hu Grande".

Observar los viajeros  
que en esta región son muy  
dificiles las observaciones  
botánicas: desde que se sale  
de la montaña, recando  
por un lado, y de otro por  
el otro, tan rápidamente, que  
la vegetación que observamos  
va marchando aménudo. En  
la parte el suelo vegetal  
es de una especie tan, a causa  
de la misma fortaleza vegetal,  
que da margen a la creación  
del humus, depositado allí  
desde hace muchísimos siglos.

Hasta ahora, an-  
dado fácilmente de vi-  
siones las pocas m-  
tas de la Cordillera,  
que son de origen igneo y  
las pocas derivadas de toda.

Exemplar el tra-  
zado del Canal en la  
Bahía de Limón, donde  
se da a la obra de 200 metros.  
Por esta situación se hace  
indispensable dragar el  
fango, los depósitos de  
Banco de Coral y rocas  
madrepóricas que forman  
en aquel sitio el fondo del  
mar: el trabajo se re-  
comienza a la orilla del  
mar y como se ve en el

el lecho de un torrente. En 150  
piedras se han encontrado,  
camuflado con la tierra,  
ocultas a ojos en una pro-  
fundidad de 10 metros,  
y recientemente se halló  
también un lecho de una  
profundidad de 18 metros de  
profundidad, en la que se  
halló también el mismo  
material.

Los estudios de este  
material también con-  
tinúan no ha podido sacarse  
nada en Matachini  
ni en Pedro Miguel, esto  
por el sitio en que se  
ha de verificar la ex-  
ploración mayor. aparentemente

no hay mas que las  
duras que llegan a 15)  
miles de p. m. de espesor;  
cuales es preciso desmontar,  
creyendose que no existen  
por allí arcillas espon.

Tampoco se espera en-  
contrar primitivas rocas  
que se extendan a grandes  
profundidades, solo se  
encontraron en la zona de las  
primitivas de p. m. de espesor  
travertina, volcánica, en  
terreno de una gran  
descomposición.

El P. S. presenta grandes  
dificultades en la  
sección, que se encuentra  
en el lecho de Rio Grande;

creyendose que habrá necesi-  
dad de sacar 12.000.000 de  
metros cúbicos de terrenos  
blandos y 5.000.000 de metros  
duros, calculándose en  
total en 27.550.000 metros  
cúbicos de tierras blandas,  
5.000 de rocas semi-duras  
y 27.550.000 de rocas duras,  
que hace un total de unos  
32.550.000 de metros cúbicos  
aproximadamente.

Los ingenieros de Mto.  
de Pto. han establecido ya  
sus campamentos en Pa-  
raíso, Emperador, Matachín  
y otros lugares próximos  
a Colón. También se hallan  
ya trabajando activamente.

Las lecciones minero-  
gica y mineras. 153

Se calcula que el gasto  
total de la construcción  
del Canal excederá de  
100.000.000 de pesos, im-  
poniendo en este importante  
trabajo de 8 á 9 años de  
construcción.

Concomitante ya con  
Estados Unidos, siempre me-  
jores y trabajadores  
con sus respectivas  
familias; es de esperar, á  
mi ver, en la de, sin  
dudarlo, que en breve ha-  
rá una gran <sup>zona</sup> ~~zona~~ <sup>zona</sup> ~~zona~~  
y un gran <sup>zona</sup> ~~zona~~ <sup>zona</sup> ~~zona~~  
de la parte de América.

Pagada por los trabajos  
del mismo.

154

El H. Sr. D. Juan, con firmeza en otras ocasiones tuvo la forma de exponer a V. E., la importancia que nosotros alcanzamos con esta sus-  
tenta empresa, que rea-  
lizada por mí, alia-  
do, me permite el encargo  
ante de nuestro domi-  
nio en Cuba, el elemento  
del gilibusterismo yankee.

Aunque como sabe V. E.  
 la República de Colombia  
 y el Distrito de Pa. aún  
 están fuera de la juris-  
 dicción de Centro América,  
 no teniendo allí fuerza.



155  
hoy, que yo sé, la España  
ninguna representación  
oficial, continuará in-  
formando de todo lo que  
acercas del asunto que sigue  
las citas, no dudando  
que T. E. siempre recibirá  
se le servirá ver con agrado  
mi proceder.

Después a T. E. en la  
Guatemala, 12 de U. de 1881.

Queda en la  
D. E. de la U. de 1881.

En mas a la U. de 1881.

Miguel Maza

Queda en la U. de 1881.

**DOCUMENTO NUMERO 20.**

Reproducción por fotocopia del periódico panameño "La Estrella de Panamá", de sábado 26 de mayo de 1881, año 33, número 453, y que contiene el Protocolo conocido como Protocolo de Santo Domingo Vila sobre el régimen de neutralidad del Canal de Panamá.

**CONTENIDO:**      Estipulaciones del Protocolo de "Santo Domingo Vila".

**DESCUBRIMIENTO MARAVILLOSO.**

**DOCUMENTO NUMERO 21.**

**NOTA Nº 30-V**, fechada en Guatemala el 14 de junio de 1881, enviada por el Cónsul General de España en Guatemala al Excmo. Señor Ministro de Estado español, comunicándole el rechazo del gobierno colombiano al Protocolo de Santo Domingo Vila.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

159  
- W. 30 - 11 JUL 81

V.

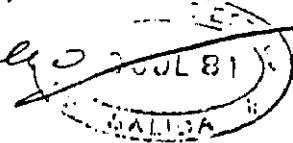
9. 0. 13. 1961

Medellina, 14 de Junio 81

Al Sr. Ministro Ministro de  
Estado -

Al Comandante General de España,  
Señor, he visto el primer pro-  
tocolo firmado por el Gobierno de  
Colombia en Washington; protocolo  
que ha sido desaprobado por el Senado  
de Bogotá -

Interesa con urgencia  
Hacer 19 Julio 1981



Doc N. 21

## Querido Señor

Muy Señor mío: Tengo la  
honra de remitir a V. E.  
impreso el gravísimo pro-  
tocolo que el Ministro Ple-  
nipotenciario de Colombia  
en los Estados Unidos de  
América ha firmado el 27  
de Febrero último; protocolo  
que ha sido unanimemente  
desaprobado por el Senado  
de Bogotá el 22 de cuyo  
fondo, en la forma que se-  
ñala el siguiente telegrama:

Woburn, Mayo 23 de 1881 =  
 el sujeto por el cual se  
 pretendia que Colombia

se entregara atada a los  
 Estados Unidos, ha sido  
 desaprobado por el Senado.

M<sup>r</sup>. Dickinson, Ministro  
 de los Estados Unidos en

Colombia y autor del  
 proyecto "esta" fuere.

Gobierno, Senado, prensa

y Pueblo, todos unámi-

blemente han combatido

el tratado. ("Gaceta de Panamá")

Me permito sin embargo

llamar la suprema aten-

cion de V. E. a la sa-

cada insistencia del

Gobierno Norte Americano,

con relacion al Cana-

Panamá; preiudiciando  
porcer allí, no ya una  
arbitraria influencia;  
sino un poder absoluto  
por medio de una  
armada; medida que  
ademas de ser contraria  
a todo derecho, público, ofrece  
graves peligros para la se-  
guridad de la Isla de Cuba.

Por eso creo yo que debemos  
de vigilar muy de cerca la  
política que adopte la nación  
en sus relaciones con la Uni-  
on Española. El primer  
mirril de los yankees se  
encamina siempre a  
echar por tierra nuestra  
influencia legítima.  
¿Lo lograrán con el



¿Cuanto, Excmo Señor?

De nuestra conducta depende.

Que se guarde a V. E. en la ant.

Guatemala, 14 de Junio de 1881.

Excmo Señor.

H. L. M. de V. E.

Atm. de V. E.

Miguel Mas

Señor o Remite a C. de

## DOCUMENTO NUMERO 22.

NOTA Nº 46, fechada en Guatemala el 14 de julio de 1881, y que envía el Cónsul General de España en Guatemala al Excmo. Señor Ministro de Estado español, refiriendo o dando cuenta de los descargos que ha realizado el General Santo Domingo Vila por su negociación en el Protocolo que se conoce con su nombre y cuya finalidad era la de constituir una agenda o apéndice al Tratado Mallarino-Bidlac.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

X 10-10-1881

MINISTERIO DE ESTADO.

165

SECCION DE POLITICA.

~~14-12-81~~

Canal de Panamá

Despacho de Guatemala

Doc N. 22



Querido Señor.

645.  
Muy Señor mío: Para el supe-  
rior y elevado conocimiento de  
V. E. y sin comentario alguno,  
por que el asunto es a mi ver  
de una importancia tal que  
resalta a primera vista, tengo  
la honra de acompañar un  
impreso suscrito por el Genl.  
Vila, ex Ministro de Colombia  
en Washington, quien en fuerza  
de querer sincerarse de los malos  
cargos que se le hicieron por

haber firmado el protocolo 168  
el que ya V. E. conoce, colo-  
cando el Istmo de Panamá  
bajo el protectorado yankee,  
saca a relucir ciertos tratados  
celebrados anteriormente entre  
los Estados Unidos y Colombia  
que por su índole y marcadi-  
cuna tendencia, creo yo que deben  
ser conocidos del Gobierno de Su  
M. y de ahí que lo remita a  
V. E.

Quisiera a V. E. dir. am.  
Guatemala, 14 de Julio de 1881.

Excmo Señor,  
B. L. Atte de V. E.  
Su muy Atto y S. S.

Niquel Murray

Excmo Señor Ministro de los

**DOCUMENTO NUMERO 23.**

**CONTENIDO:** INSTRUCCIONES QUE EL SECRETARIO DE ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS ENVIA AL SEÑOR MINISTRO DE LOS ESTADOS UNIDOS EN MADRID, fechadas en Washington el 24 de junio de 1881 y que contienen referencias la Doctrina Monroe y, sobre la aplicación de la misma, una manifiesta oposición a los intentos de internalización del régimen de neutralidad del Canal de Panamá.

**FUENTE:** Documento S/N. Sección Política. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Fechado en Washington el 24 de junio de 1881.

170 Da No. 23

Departamento de Estado

Washington 24 de Junio 1887.

Lucius Fairchild

& & &

Madrid

Por noticias recogidas en la  
Prensa Europea, y por otros  
medios ordinarios de comunicacion,  
el Presidente ha deducido la  
posibilidad de que las Grandes  
Potencias estén considerando  
la question de garantizar man  
comunadamente la neutralidad  
del Canal Inter Oceanico que  
está ahora en proyecto a traves  
del Istmo de Panama.



17)  
Los Estados Unidos reconocen  
que una garantía conveniente  
de neutralidad es esencial para  
la construcción de cualquier vía  
de comunicación a través del  
Istmo y para el éxito de su  
explotación, y en la pasada  
generación se gestionó todo lo  
necesario sobre el particular.

Se proyectó ampliamente y  
con mucha anticipación lo  
necesario, en la eventualidad  
de que se pretendiera ejercer  
dominio sobre dicho istmo.

En 1846 se negoció y firmó  
un importante y memorable  
Tratado entre los Estados Unidos  
de América y la República  
de Nueva Granada, hoy los

172  
Estados Unidos de Colombia.

Por el Artículo 35 de  
aquel Tratado, en cambio de  
ciertas concesiones hechas a los  
Estados Unidos, nosotros garan-  
tizamos de una manera absolu-  
ta y eficaz la completa neutra-  
lidad del Istmo y de cuales-  
quiera vías de comunicación  
interoceánica marítimas o  
terrestres que pudieran construir-  
se en el mismo para <sup>los</sup> la  
protección del libre tránsito  
de un mar a otro; y también  
garantizaremos los derechos de  
soberanía y de propiedad de  
los Estados Unidos de Colombia  
sobre el territorio del Istmo,  
por estar comprendido dentro

173  
de las fronteras del Estado  
de Panama.

A juicio del Presidente,  
esta garantía dada por los  
Estados Unidos no necesita del  
apoyo, accesion o asentimiento  
de ninguna otra Potencia.

En mas de una ocasion  
este Gobierno ha sido llamado  
a defender la neutralidad así  
garantida, y no se preve conti-  
gencia ni hay recelo alguno de  
que tal defensa no estuviese á  
cargo de esta Nacion.

Nunca ha habido la  
mas ligera duda de parte de  
los Estados Unidos sobre el  
objeto y la magnitud de la  
obligación que han contraido,

174  
por la cual están igualmente  
asegurados el libre tránsito  
del comercio universal por  
cualquier camino terrestre o  
marítimo que se pudiera abrir  
de un mar a otro y la  
protección de los derechos terri-  
toriales de Colombia contra  
cualquiera agresión o inter-  
vención. Ni ha habido lugar  
de poner en duda el completo  
alcance de las ventajas y bene-  
ficios que corresponden natural-  
mente a su posición geográfica  
y relaciones políticas en el Continente  
Occidental, que han obtenido  
los Estados Unidos del dueño  
del territorio del Tatro, a  
cambio de aquella <sup>far ranch</sup> garantía

de tanto alcance y responsabilidad.  
Si las grandes Potencias  
acentuáran su propósito, sería  
conveniente que V.<sup>a</sup> enterase al  
Ministro de Negocios Extranjeros  
de las cláusulas del Tratado  
de 1846, y especialmente de su  
35. artículo, y le diese a enten-  
der que cualquiera tentativa  
para introducir una garantía adici-  
a la garantía en el contenido,  
no podía menos de ser mirado  
por este Gobierno, como una  
ingerencia inútil y gratuita  
en un asunto en que los  
intereses locales y generales de  
los Estados Unidos de Amer-  
tica, que ser considerados an-  
que los de cualquier otra

176

Potencia, salvo solo los de los Estados Unidos de Colombia, que han sacado ya y continuaran sacando tan notables ventajas de la garantia de este Gobierno.

El Presidente, rindiendo cumplido tributo á la franqueza, debe ser aun mas explicito sobre este particular, y dilucidar con alguna minuciosidad la opinion del Gobierno de los Estados Unidos afin de que no subsista ninguna duda sobre la lealtad de nuestros móviles y la sinceridad de nuestras miras.

No es el deseo ni el propósito de los Estados Unidos

Unidos el intervenir en  
cualquiera empresa comercial  
en que los ciudadanos o  
súbditos de cualquier potencia  
extranjera les parezca conve-  
niente acometer, con sujeción  
a un privilegio legal. El hecho  
de estar colocadas en Europa  
las <sup>(2)</sup> acciones y franquicias del  
Carril de Panama o del Ferro-  
carril de Panama, en su tota-  
lidad o en su mayor parte,  
no es mas motivo de queja de  
parte de los Estados Unidos, que  
la circunstancia de estar en  
gran parte colocadas en el ex-  
tranjero, <sup>las naciones de</sup> sus grandes redes de  
lineas ferreas. Las leyes del  
pais aseguran <sup>plenamente</sup> (ampliamente)

en los Estados Unidos aquella propiedad con sus derechos consiguientes, y lo está doblemente en el Istmo por las leyes locales de Colombia, bajo la garantía Suprema de los Estados Unidos.

Ni en tiempo de paz pretenden los Estados Unidos obtener privilegio <sup>exclusivo</sup> alguno, para buques Americanos en cuanto al turno o derechos de paso por un Canal Inter Oceánico, como tampoco ha pretendido privilegios parecidos para mercancías Americanas de tránsito por el camino de ~~Río de~~ <sup>Río de</sup> Panamá bajo la <sup>inspección</sup> ~~dependencia~~ exclusiva de una)



Con arreglo al Tratado de 1846 los ciudadanos y los buques americanos, y los ciudadanos y buques de Colombia gozaran de los mismos privilegios.

Seria nuestro vehemente deseo y esperanza (el) ver el comercio pacifico universal tratado de la misma manera justa, liberal y razonable.

El Presidente se cree en el deber de hablar clara y terminantemente respecto de la dependencia politica de ese canal, a parte de su mera reglamentacion comercial o administrativo.

Durante cualquier guerra en la que pudieran tomar parte  
parte

1800  
los Estados Unidos de America  
o los de Colombia, el paso  
de buques de guerra de una  
nacion enemiga, por el Canal  
de Panama, no seria (mas) ad-  
misible <sup>como violencia</sup> (que) <sup>ni tampoco</sup> el de fuerzas ar-  
madas de una nacion enemiga  
por las lineas de los caminos  
de hierro que unen las costas  
del Atlantico a las del Pacifico  
en territorio de los Estados  
Unidos de America o de Colom-  
bia. Y los Estados Unidos  
de America insistiran en su  
derecho de tomar todas las  
precauciones necesarias contra  
la eventualidad de que el  
transito por el Istmo sea  
empleado de una manera hostil

a sus intereses tanto por mar  
como por tierra. 181

Las dos Republicas entre  
las cuales existe la garantia  
de neutralidad y posesion, tien  
análogas condiciones respecto de a  
su extension territorial. Ambas  
tienen una larga linea de  
costas sobre uno u otro océano  
que <sup>deben</sup> (tienen que) proteger y  
aprovechar. Las posesiones  
de los Estados Unidos en las  
costas del Pacifico son incom  
parables en extension y de  
extraordinario producto.

Aun en el estado presente de  
desarrollo, formarian la parte  
mas importante del tráfico  
que buscaria las ventajas del ca  
can

182

Los Estados de California y Oregon  
y el Territorio de Washington, ma-  
yores en superficie que España e  
Italia, producen para la exportacion  
mas de una tonelada de trigo por  
cada habitante, y la totalidad de  
~~los cargamentos~~ <sup>destinados a la separacion</sup> ~~a exportar~~ para

el exterior ya considerable, aumen-  
tan cada año en una propor-  
<sup>notable</sup>. ~~cion creciente~~. Mientras que la  
poblacion y los product. de la  
vertiente del Pacifico, aumentan  
asi (~~mas~~) en grande escala, la  
red de ferro carriles que une el Golfo  
de México con el interior y los  
Grandes Lagos, se extiende rapida-  
mente, proporcionando de este modo  
mas facilidades para el desarrollo  
del comercio que tiene que ir en

busca de la línea de la costa  
del Pacífico, de la cual <sup>1893.</sup>  
formará parte el canal proyectado  
de Panama y será en realidad  
una vía de comunicación entre  
los Estados del Este y los <sup>del N. y W.</sup> ~~del N. y W.~~  
~~del Oeste~~ como lo son nuestros cam-  
inos de hierro trascontinentales. (Es por  
que nos hemos hecho cargo de las fun-  
ciones que va a desempeñar esta vía  
marítima fronteriza de la República  
buscada tanto tiempo ha, que este pro-  
yecto ha sido considerado por este  
Gobierno como uno de importancia  
vital.)

La historia de esta em-  
presa registra, desde que se inició  
numerosas expediciones hechas (a)  
diferentes intervalos por los Estados

Unidos, á costa de grandes deserr  
leolos, para explorar los diferentes

caminos, facilitando así el trabajo,  
para cuando llegase el momento oportuno y se presentase el caso  
al llegar el tiempo oportuno y pre-  
sente para la empresa.

Sentarse el inmenso capital para dicha  
empresa. Si el proyectado canal  
fuese una vía de comunicación cer-  
ca de los países del viejo mundo.

(1) empleada <sup>exclusiva y casi exclusivamente</sup> ~~en su totalidad~~ <sup>o ma-</sup>  
~~por parte~~ por su comercio, se  
podría objetar que la influencia  
de las Naciones Europeas debería  
estar en relación con su intereses.

Los Estados Unidos no han ten-  
drían que objetar, sobre todo si  
se les asegurase una participación  
igual en el goce pacífico de las  
facilidades comerciales que de este  
modo se conseguirían.

185

Sucede aqui sin embargo lo  
contrario y un convenio entre  
los Estados Europeos para ga-  
rantir incommunalmente la  
neutralidad y en realidad para  
tener la intervencion politica en  
una via comercial, distante  
de ellas y cercan<sup>1</sup>a a nosotros,  
que forma de hecho parte de  
nuestra costa y promueve <sup>constituir el</sup> ser ~~ser~~  
~~medio~~ <sup>medio</sup> principal de transporte  
entre nuestros Estados del Atlantico  
y del Pacifico, seria mirada por  
este Gobierno con la mayor <sup>ingenieria</sup> ~~antecoa~~

La politica de los Estados  
Unidos es de paz y de relaciones  
amistosas con todos los gobiernos  
y los pueblos. Esto lo demuestra  
el limite reducido de nuestros

armamentos <sup>100</sup> por mar y por tierra  
que no ofrecen motivos de desconfianza  
o recelo de amenaza para  
las demás naciones. La garantía  
dada por este gobierno en 1846,  
<sup>data</sup>  
fue evidentemente en interés de  
la paz, y ~~para~~ tan imperativa <sup>necesaria</sup> para  
los Estados Unidos la necesidad  
que se les impuso de vigilar el  
camino entre sus dos costas, que  
aquella garantía que ha sido ~~la~~ consecuencia  
de ella, era con justicia,  
debida a los intereses que estaban  
principalmente en juego. Cualquiera  
tentativa para invalidar aquella  
garantía por un convenio entre las  
Potencias Europeas, que sostienen  
grandes ejércitos y flotas inmensas  
que surcan las mares, y cuyos



intereses en el canal y en su  
explotacion no pueden ser men-  
tan vitales y supremos como los  
nuestros, tendria <sup>el caracter</sup> ~~(caracter)~~ de una alianza  
contra los Estados Unidos, ~~cuya~~  
y ~~siempre~~ seria considerada por este  
gobierno como una indicacion de  
sentimientos poco amistosos.

~~Hacia ninguna semejanza~~  
no seria corresponden a las  
intentar una alianza semejante,  
simpatias que ~~por ellas~~ <sup>abrigamos</sup>,  
ni a nuestro constante y sincero  
reconocimiento de sus propios de-  
chos de politica interior, asi como  
de los que resultan o nacen de la  
proximidad de intereses vecinos.

Las grandes Potencias Europeas  
se han unido repetidas veces para  
hacer convenios, tales como garantia  
de neutralidad respecto de la

188  
Situación política de Estados

como Luxemburgo, Bélgica y

otros ~~países~~ de Oriente, <sup>en que</sup> ~~donde~~ <sup>a territorial</sup> ~~las localidades~~

eran contiguos o en que los intereses  
en juego les concernían de cerca

y en gran manera. Reconociendo

estas hechas, los Estados, <sup>aludidos</sup> no han

pretendido nunca tomar parte en

esos convenios, ni ~~hacerse insignes~~

~~en adición a estos.~~ <sup>adherirse a los mismos.</sup> Al

observar de este modo la una

extrema neutralidad respecto de

complicaciones en el extranjero,

este gobierno cree firmemente

que cualquier <sup>a propósito de</sup> ~~extender~~ ~~nada~~ a

nuestras costas del sistema político

por el cual las Grandes Potencias

han dirigido y determinado

acontecimientos en Europa,

acarrearía un peligro para la  
paz y el bienestar de esta Nación.

Si bien el Gobierno de los  
Estados Unidos no tiene intención  
alguna de iniciar discusión sobre  
el particular, conviene que este sea  
preparado, en caso de una acción  
concertada, o de conferencia o  
cambio de opiniones sobre el asunto  
entre las Grandes Potencias Euro-  
peas, para comunicar al gobierno  
cerca del cual está el Sr. acreditado  
la opinión del Presidente con toda  
la franqueza y minuciosidad con  
que están aquí expuestas.

Y en momentos oportunos  
en sus relaciones amistosas y perso-  
nales con sus Colegas del Cuerpo  
Diplomático, puede, con discre-  
ción

dar a conocer la política y las  
 y las reglas de conducta  
~~políticas~~ de su Gobierno sobre el  
 particular.

Cuidará V.<sup>d</sup>, en cualquier conver-  
 sación que tenga, de no presentar la  
<sup>actitud</sup>  
~~situación~~ de los Estados Unidos  
 como <sup>consecuencia</sup> del desarrollo de una política  
 nueva, o la inauguración de  
 medidas agresivas que este go-  
 bierno se preparase a tomar.

No es mas que la adhesión  
 marcada de los Estados Unidos a  
 principios enunciados largo tiempo  
 ha por las autoridades mas eleva-  
 das del Gobierno, y <sup>que</sup> hoy a juicio <sup>constituyen</sup>  
 del Presidente, ~~firmemente enlazadas~~  
 como parte íntegra e importante  
 de <sup>las máximas</sup> nuestra política Nacional.

Al prestar el juramento de su

cargo, el Presidente en su discurso,  
proclamó claramente la <sup>actividad</sup> ~~posicion~~.

que <sup>adoptaria</sup> ~~sempañaria~~ el Gobierno de los Estados Unidos en esta cuestion y

Si los Gabinetes Europeos no han fijado  
~~la política exterior~~

No ~~obrigado o puesto~~ <sup>repara</sup> en las de-  
claraciones hechas entonces, será:

conveniente que en ocasión favorable  
1890

llame a la atención del <sup>Minis</sup>terio de Negocios Extranjeros sobre

el language empleado por el  
Presidente

Soy de V,

## DOCUMENTO NUMERO 24.

**NOTA "CONFIDENCIAL"** que el representante del gobierno español en Londres envía al Excmo. Señor Ministro de Estado español, con la finalidad de hacerle llegar ciertas consideraciones y la posible posición que adoptaría el gobierno inglés sobre la internalización del régimen de neutralidad del Canal. En esta Nota y por medio del representante español en Londres, el gobierno inglés requiere la contestación del gobierno español en caso de decidir adoptar una posición firme frente a los Estados Unidos. La Nota lleva fecha de 10 de setiembre de 1881 y fue enviada desde Londres.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884. Nota Confidencial.

Dre. 29  
193

Exposición. — "Confidencial" — al Excmo Señor  
Ministro de Estado — Madrid 10 de  
Setiembre de 1881 — Señor Ministro —  
Por encargo del Conde de Granville, tengo  
la honra de informar a V. E. que la aten-  
ción del Gobierno de S. M. la Reina de  
Inglaterra se ha fijado últimamente  
en varias circunstancias que indican la  
intención, por parte del Gobierno de los Esta-  
dos Unidos, de establecer depósitos de carbón  
y estaciones navales en varios puntos de las  
costas del Atlántico y del Pacífico de la  
América Central y del Istmo Americano,  
con el intento de ejercer cierta fiscalización  
sobre el Canal interoceánico proyectado por  
el Istmo de Panamá; y el Ministro de los Es-  
tados Unidos en Londres ha comunicado re-  
cientemente al Conde de Granville un Mensa-  
je que ha recibido de Mr. Blair, Secre-  
tario de Negocios Extranjeros en Washington,  
negando, en términos un tanto parenéticos,

194

el derecho de las Potencias Europeas a tomar parte en garantía alguna o arreglo político con respecto al Canal. — Tengo el honor de transmitir a V.E. una copia de este despacho, haciendo constar al mismo tiempo que aunque no eran los deseos del Gobierno de V.M. la Reina iniciar esta cuestión en los momentos actuales, por consecuencia, sin embargo, de la comunicación de Mr. Lowell, ha resultado, en su opinion, necesario examinarla con toda la detención que exige la importancia de los intereses en ella envueltos. —

El punto que, en opinion del Gobierno de S.M. la Reina, reclamaba su especial atencion, era este: hasta qué punto el establecimiento por parte del Gobierno de los Estados Unidos de Licencias Navales y Depósitos de Carbon para proveer a los vapores de guerra de los Estados Unidos en el Puerto de Panama, constituiria una violacion del 8.º artículo del Convenio



entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos de América de 19 de Abril de 1850 (conocido comúnmente por el nombre de "Tratado Bulwer-Clayton") y relativo al establecimiento de una comunicación por un canal navegable entre los Océanos Atlántico y Pacífico. —

El Gobierno de S. M. la Reina está dispuesto a admitir que puede <sup>haber</sup> alguna duda respecto a si el mero hecho de que el Gobierno de los Estados Unidos se asegure de puertos adecuados y depósitos de carbón para sus vapores de guerra en el Istmo de Panamá, constituye una infracción del artículo antes mencionado, ya que tal cosa puede concebirse como necesaria para la conveniencia y seguridad de la marina de los Estados Unidos. — Pero en vista de las proposiciones hechas ultimamente al Gobierno Colombiano por el de los Estados Unidos para la concesión de un Tratado de Alianza, que daría a último plena intervención en el Canal de Panamá; — teniendo en cuenta el tono y ciertos artículos publicados por la prensa americana; el Mensaje del Presidente

196

Levantados en 2 de Febrero último, - el Bill  
aprobado por el Congreso presupuestando  
£ 200.000 para el establecimiento de estacio-  
nes navales y Depósitos de Carbon en Ambro-  
tados del Istmo de Panamá; - la Discusion  
en el Congreso del Tratado Clayton-Bulwer,  
- y la resolucion propuesta en el Senado en Ma-  
yo último por Mr. Morgan, Senador por  
Alabama, recomendando una estricta  
adhesion a lo que es conocido con el nombre  
de "Doctrina de Monroe", la cual al afir-  
mar que los Continentes Americanos no  
se considerarán en adelante sujetos a colo-  
nicacion por parte de <sup>alguna</sup> ninguna Potencia  
Europea, "prohíbe practicamente a éstos  
toda intervencion en los asuntos políticos  
de aquellos Continentes, - por todas estas  
razones parece inevitable al Gobierno de  
S. M. la Reina el venir a la conclusion de  
que se pretende mucho mas de lo expues-  
to hoy en el Mensaje de Mr. Blaine, y  
que se medita en realidad una inter-

reunion absoluta por parte del Gobierno de los Estados Unidos sobre las entradas y cercanías del Canal por medio de la erección de fuertes y puertos fortificados que las dominan, y que se proyecta el ejercicio hasta cierto punto del Dominio sobre el uso y navegación del Canal y el territorio á través del cual debe pasar. — Esto sería claramente, en opinion del Gobierno de S. M. la Reina, una violacion del Tratado Clayton - Bulwer, y hasta parece por los comentarios acerca del asunto en los periódicos de los Estados Unidos que aun en aquel pais la conducta proyectada de su Gobierno se considera en contradiccion con el Tratado. — El Gobierno de S. M. la Reina es tambien de opinion que si se concluyeran los convenios propuestos por el Gobierno de los Estados Unidos al Gobierno de G. B. L. y que este rechazase hoy, en virtud de los cuales el Gobierno de los Estados Unidos adquiriria posesion territorial en las cercanías del Canal y una intervencion sobre el

uso, y los buques de guerra de dicho país ob-  
tendrían privilegios negados a la mari-  
na de la Gran Bretaña, el Gobierno del  
U. S., reputa, opina que dichos Convenios  
señalan una violación directa del Tratado  
Clayton-Bulwer. — El Despacho de  
Mr. Swayne suscita cuestiones muy tratis-  
tamente diferentes: insiste en el deber y el deber  
que pesa sobre los Estados Unidos y su go-  
bierno, en fuerza de su Tratado con Nueva  
Granada, hoy Estados Unidos de Colom-  
bia, concluido en 12 de Noviembre de 1846,  
de garantizar la neutralidad del Canal,  
é indica el especial interés que tienen  
los Estados Unidos en la conservación de esta  
neutralidad (y) así como en impedir el  
uso del Canal de un modo que les <sup>fuera</sup> per-  
judicial, en un caso de guerra. Pero esto  
va principalmente encaminado contra  
cualquier acción de común acuerdo por  
parte de las Potencias Europeas con el propó-  
sito de garantizar la neutralidad del Ca-  
nal o de determinar las condiciones de su  
uso. — Al contestar al despacho de Mr.

197  
Blaine, el Gobierno de S. M. propone llamar la atención sobre el hecho que la posición de los dos Gobiernos con referencia al Canal está determinada por los compromisos contraidos respectivamente por ellos en el Tratado Clayton-Bulwer, y hacer constar que el Gobierno de S. M. la Reina <sup>confía en</sup> cuenta con la obstrucción de tales compromisos contraidos por los Estados Unidos de América. — Antes de hacerlo así, sin embargo, el Gobierno de S. M. desea oír el parecer sobre este punto de las Potencias Marítimas principales de Europa, y tengo por lo tanto encargo del Conde de Granville de comunicar confidencialmente a V. E. el propósito del Gobierno de S. M. la Reina antes mencionado, y de expresar la esperanza de que el Gobierno de S. M. el Rey de España le tomará en seria consideración y me autorizará para informar a Lord Granville, tan pronto como considere conveniente, si está de acuerdo con la opinión que el Gobierno de S. M. la Reina se propone expresar en esta cuestión que es de una in-

ortancia tan capital para los intereses  
 de las Provincias marítimas de Europa. =  
 Aprobado esta sesión para retirar  
 V.E. la seguridad de mi mayor  
 consideracion, (firmado: H. Fox Roy  
 Langley).

I

Nota confidencial del Depu-  
 tado de la Gran Bretaña a  
 la Asamblea de Estado.  
 10 de Agosto 1881.  
 28 de Septiembre de la m-  
 ma - y anexo.

## DOCUMENTO NUMERO 25.

NOTA Nº 2 fechada en Guatemala el 14 de setiembre de 1881, enviada por el Cónsul General de España en Centroamérica al Excmo. Señor Ministro de Estado español, absolviendo la consulta de este último, relativa a informes de la situación general del Canal y, de manera especial, sobre la cuestión del régimen de neutralidad.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

N<sup>o</sup> 82

202

Guatemala, H. de D. C.  
1891

P. L. 13 F. 12

Al Sr. Sr. Sr. Sr. Sr.  
de Estado

El Comandante General de la Armada,  
Comanda la Real Orden de 28 de  
Agosto, relativa al comercio  
marítimo y marítimo, por el Sr. Sr.  
del Tratado de 1846 con Colombia.

Enfermedad

Mocho V. V. V.



Dr. No 25



Quiero Señor.

20 82.

Muy Señor mío: Al tener la  
honra de acuse recibo de la  
Real Orden de 28 de Agosto  
último, por la cual, y mani-  
festándoseme que S. M. había  
visto con interés mi Despacho  
n.º 44 de 14 de Julio pasado, re-  
lativo al arbitraje sometido  
al fallo de nuestro Augusto  
Soberano, se me encarga al  
mismo tiempo que averigüe  
si los Estados Unidos de Amé-  
rica han infringido el =

Tratado de 1846 celebrado con  
Colombia, me apresuro a in-  
formar respetuosamente a  
V. E. que desde que fué estipulado  
y ratificado aquel convenio  
hasta hoy no ha ocurrido en la  
Antigua Nueva Granada cir-  
cunstancia alguna por la cual  
se hubiera hecho necesario  
la intervención armada del  
Gobierno Norte Americano.

No ha habido guerra in-  
ternacional desde 1846 hasta  
la fecha; y si bien Colombia  
ha sufrido repetidas commo-  
ciones internas, de carácter  
político, la verdad es que las  
tropas del país han sido sufi-  
cientes para mantener la

Soberanía necesaria en  
Colombia y el vicer en el  
Istmo de Panamá, mante-  
niendo siempre abiertas  
las comunicaciones inter-  
oceánicas por aquella im-  
portante vía

Tampoco se sabe que el  
Gobierno de Bogotá haya  
solicitado en estos últimos  
años del Gobierno de  
Washington la intervención  
resultado de aquí que si bien  
por el tratado de 1846 se obliga-  
ban los Estados Unidos de Ame-  
rica a garantizar la neutra-  
lidad del Istmo de Panamá,  
esta obligación ha permane-  
cido hasta ahora sin ejecución

por lo tanto sin que haya ocurrido  
ningun caso práctico que  
pueda justificar infracción  
por parte de los Estados Unidos  
con relación al tratado del 46.

Los son los informes exactos  
que sobre esto particular y por  
mediación segura he podido  
recoger.

¿Se guardará V. E. en secreto?  
Santiago, 14 de Octubre de 1888.

Atentamente  
R. L. M. de V. E.  
Sumasatto L.  
Wm. L. M. de V. E.

Excmo. Sr. Ministro de Estado

## DOCUMENTO NUMERO 26.

NOTA Nº 158, fechada en Washington el 14 de noviembre de 1881, enviada por el Ministro Plenipotenciario de S.M. española en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español, contestando a este último las consultas que, sobre el tema de la neutralidad del canal interesan saber y conocer a España para adoptar una posición respecto al ruego que sobre el mismo tema le ha hecho llegar el gobierno inglés.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

N.º 158

Washington 14 de Noviembre 1881

Político

P. 17 12 117



Al Excmo. Señor Ministro de Estado.

El Ministro Plenipotenciario de S. M.

Reservado.

Enterado y tenerse presente  
 al tratar la cuestión de Panamá  
 contestando a la Nota del Sr. Ministro  
 fto 3-12-81

Dre N.º 26

en  
Washington:

N.º 158

Política.

Excmo. Señor

Muy Señor mío: Tengo por cierto, por mas que no me sea dado el afirmarlo con entera seguridad, que ni en la cuestion de límites pendiente entre Colombia y Costa Rica, ni en las negociaciones que el Gabinete de Washington viene siguiendo con la primera de dichas Repúblicas, acerca del alcance é inteligencia del Tratado celebrado entre ambos países en 1846, se ha dado paso alguno ni adelantado nada desde las últimas noticias que tuve el honor de comunicar á V.E.

Posible es que el

nombramiento del Señor Oñalora para la Legacion de Madrid, que se anunciaba como probable en los ultimos correos de Colon y Bogotá y la venida aqui de nuevo Ministro, há ya cuatro meses anunciada, hagan marchar ambos asuntos y negociaciones, sea al fin ofrecido á S. M. el Rey el proyectado y por ambas Republicas - Colombia y Costa Rica - desado arbitraje, y puedan obtenerse las garantias y seguridades previas que V. E. desea, si el Gobierno al fin se decide á aconsejar la aceptacion al Rey, y S. M. se digna tomar en consideracion el comun deseo de aquellos antiguos hijos de la Patria Española.

En el interim y á fin de que V. E. pueda conocer, mas amplia y luminosamente de lo que yo pudiera hacerlo en mis Despachos, la cuestion relativa á la interpretacion del Tratado de 1846, adjunto tengo la honra de remitir á V. E.



un ejemplar del folleto que, á su paso por New York, ha tenido la bondad de facilitarme el Sr. General D. Ramon Santodomingo Vila, en el cual este distinguido diplomático, Ministro hoy de Colombia en Paris, explica su conducta en la negociacion que siguió aqui acerca de la interpretacion del dicho Tratado de 1846; negociacion que produjo un proyecto de convenio con este Gobierno, que por unanimidad fué desaprobado por el Senado de Bogotá y es causa de hallarse aun pendiente entre los dos paises esta grave y compleja controversia.

Relacionada íntimamente, esta cuestion del Tratado de 1846, con la general del Canal de Panamá, que á la hora presente está sirviendo de tema para grandes artículos á una gran parte de la prensa de Europa y en especial de la inglesa, considero conveniente el envío á V. E. de

este folleto, á cuyo final encontrará V. E. la celebre  
 Convencion celebrada en 13 de Abril de 1850 entre el  
 Gobierno Americano y el de S. M. B., y cuyo Tratado  
 Clayton-Bulwer, hoy vigente, forma una de las  
 tres mas decisivas y concluyentes contestaciones que  
 la Europa puede, á juicio mio, dar á la atrevida  
 Circular de Junio de M. Plaine, sobre la neutralidad  
 del proyectado Canal.

Que Colombia al obtener del  
 Gobierno de Washington en 1846 su garantia y su  
 apoyo para la neutralidad del Canal y su  
 dominio en el Istmo, enagenó su propia soberania,  
 ni renunció á obtener de otras Potencias, iguales  
 ó análogas seguridades y garantias, ni el Gobierno  
 de Washington puede mantener seriamente  
 las doctrinas y las conclusiones de la circular  
 Plaine, despues de lo que en 1850 pactó con

en

Washington.

Inglaterra; ni la neutralidad de un canal interoceánico que afectará á los intereses, á la civilización y al comercio del mundo todo, puede ser cuestión exclusiva de la América, ni á la dignidad de América puede ofender el que las Potencias europeas se asocien para hacer una declaración que de seguro ha de representar mas fuerzas y ofrecer al comercio y á la civilización mayores garantías que las que la Europa y la América misma puedan prometerse de un Tratado denunciabile á toda hora desde 1866 y solo vigente hoy por la tática, segun se desprende del inciso 2.º del artículo 35 del mismo convenio.

Como supongo que este tan importante y grave problema de la P

neutralidad del Canal de Panamá será por  
 V. E. estudiado en esa con datos mas luminosos  
 y apreciaciones mas profundas y prácticas de  
 las que en mi inesperienza diplomática pudiera  
 yo transmitirle desde aquí, me abstengo de mas  
 extensos comentarios y de mas reposados juicios  
 acerca de la circular del Hon. Sr. Plaine...

Esta circular, Camo. Señor,  
 debe considerarse en mi modesto sentir, mas bien  
 como la bandera en que Sr. Plaine escribe ante el  
 pueblo americano su candidatura Presidencial  
 para 1884, que como un reto á la Europa, ó una  
 resolución inquestrantable de la Cancilleria de  
 Washington. -

Dios

**DOCUMENTO NUMERO 27.**

**NOTA Nº 11**, fechada el 26 de septiembre de 1881, en Bogotá, Colombia y enviada por el Encargado de Negocios Interiono de España en la ciudad de Bogotá al Excmo. Señor Ministro de Estado español, dando respuesta a los requerimientos de este último sobre el tema y situación de la neutralidad del Canal de Panamá.

**FUENTE:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

Nº 11.  
Política

Pogotá 26 de Noviembre de 1881.

P. 1389/1

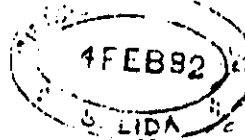


Al Excmo. Señor Ministro de Estado

ya ya ya

El Encargado de Negocios interino

Dá cuenta de las negocia-  
ciones para la neutralidad  
del canal de Panamá y de  
las aspiraciones del Gobierno  
Norte americano.



Señalada a 2 de  
Febrero de 1882

Doc No. 27

N.º 11  
Política.

Excmo. Señor

Muy Señor mío: Aunque V. E. conoce ya perfectamente toda la marcha de las negociaciones seguidas entre los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos con motivo de la garantía de neutralidad que este último se otorga al canal de Panamá, considero sin embargo un deber de esta Legación de S. M. el hacer un extracto sucinto de ellas.

Este Gobierno, después de haber firmado en la Primavera de 1878 sin asistencia ninguna del de los Estados Unidos, el contrato denominado de Salgar. Mue por el cual se concedió el privilegio de la canalización del Istmo a la compañía del

canal interoceánico, trato de concluir  
un Tratado con el de Washington  
a fin de aclarar y precisar los de-  
beres y los derechos que a cada una  
de las dos Naciones incumbiría en  
vista de la mayor responsabilidad  
que recaería sobre los Estados-Uni-  
dos para mantener la neutrali-  
dad de dicha vía marítima a  
que preventivamente se obligó por  
el convenio ajustado entre las  
dos Naciones en 1846.

Al efecto dió las instrucciones  
oportunas al Señor Santo Domín-  
go Vila, a la sazón Representante  
de Colombia en Washington, pa-  
ra que, tomando por base el  
proyecto Prosemina-Coach, tratase  
de llegar a un acuerdo con aquel  
Gabinete. Por este proyecto se conce-  
día a los Estados-Unidos como  
compensación de la garantía que



otorgaba de la neutralidad del canal y de la soberanía de Colombia sobre el territorio del Istmo, la facultad de poder transitar en todo tiempo por los aguas del canal sin mas cargas ni gravámenes que los que se impusieran a Colombia, y unicamente en caso de guerra entre las dos naciones no podrian surcarle los buques de la marina militar Norte-americana, pero si los mercantes. De todas estas ventajas, segun lo estipulado en el contrato Selgar-Wyze, podran disfrutar tambien aquellas Naciones que lo deseen mediante las mismas garantias que de los Estados Unidos se exige.

Fuero entre el Ministro Colombiano y el de Relaciones Exteriores de Washington varios cambios de proyectos y contra-

proyectos siendo notable el primero del Norte-Americano por hallarse en él bien de manifiesto las tendencias de los Estados-Unidos, hasta conocidas ya y que pudiesen definirse cambiando muy poco los términos de la doctrina Monroe y diciendo "América para los yankees." De aceptarse, sus consecuencias hubieran sido: la anulacion de la soberania de Colombia, la ocupacion del canal por fuerzas Norte-americanas, y, la modificacion del contrato Salgar-Wyke.

Este ardid, demarcativo grosero para caer en él al colombiano, consiguió sin embargo trastornarle lo suficiente para que, creyendo obtener un triunfo por el reconocimiento por parte de los Estados Unidos del contrato Salgar-Wyke, cayese en el lazo

LEGACION DE ESPAÑA

BOGOTÁ

COLOMBIA.

que se le tendia y aceptan de una manera mas ambiciosa los otros puntos que el Gabinete de Washington se propusiera. Pero las cámaras de Colombia, obrando bien cuerdatamente, han negado su aprobación al tratado firmado por el señor Santo Domingo, quien, á mas del disgusto de esta desapro- bacion, ha merecido la acusacion de venal por parte de gran nú- mero de sus conciudadanos.

Trató entonces el Gobierno ame- ricano de continuar aquí las nego- ciaciones, pero su Representante en Bogotá, el señor Dieckmann, era la persona menos á propósito para llevar á feliz término la política de los Estados Unidos. Representante á la vez de la Compañia del ferrocarril de Panamá, ocupábase

mucha mas de esta representacion  
que de la nacional, atribuia a  
instrucciones de su Gobierno las des-  
comedidas frases que muy amenudo  
pronunciara y cometió en cierta oca-  
sion la imprudencia de dejar crea-  
rar publicamente estas palabras:

"puesto que al fin y al cabo nos  
temos de quedar con el *status quo*." - fue-  
ron luego tales sus intemperancias,  
sin contar sus comunicaciones a  
la prensa de oposicion de todos  
los documentos en que intervinó, documentos  
que este Gobierno, de muy suprido y  
prudente como todos los debiles, tuvo  
que pedir su reemplazo a Ma-  
shington, lo que le fue concedido  
sin demora, quedando de nuevo  
interumpidas las negociaciones.

Pero ni una ni otra Nacion  
han perdido el tiempo mientras  
tanto. Ambas se han dirigido a

223  
los Gabinetes europeos buscando cada  
una en ella un apoyo para su  
causa. La Cancilleria de los Estados-  
Unidos tratando de convencerlos,  
como U. E. sabe muy bien, de que  
unicamente ellos tienen derecho a  
garantizar la neutralidad, esperan-  
do, si lo consiguen, imponer la fuerza  
a esta Nacion y hacerla pasar  
por las horcas caudinas. Colombia  
se ha dirigido principalmente a  
Inglaterra, pues en virtud del con-  
venio firmado en 1850 entre esta  
Potencia y los Estados Unidos, ambos  
se comprometieron a no obtener para  
si, sobre cualquier canal para buques  
que se abriere entre los Océanos Paci-  
ficos y Atlántico, ninguna ventaja  
que no fuese comun a los dos, asi  
como a no construir fortifica-  
ciones que lo dominaran y a garantizar  
su neutralidad.

En este convenio, al que según una de sus cláusulas pueden adherirse todas las Naciones que lo deseen, es en lo que este Gobierno tiene fundadas todas sus esperanzas, y al parecer con razón, pues si juzgar por las declaraciones embogadas de la prensa oficiosa y de algunas alusiones escapadas a los personajes oficiales a pesar de la gran reserva que sobre este punto guardan, Inglaterra se halla dispuesta a mantener las estipulaciones del convenio de 1850 y a no consentir que los Estados Unidos se constituyan en propietarios o guardadores únicos de esta nueva vía marítima, siendo muy probable, según tengo entendido, que de las Potencias europeas, por lo menos la Francia le dé todo su apoyo.

Este es el estado actual, por lo que toca a Colombia, de las negociaciones relativas a la neutralidad del canal de Panamá, no ocultando los partidarios de la América del Norte sus proyectos, caso de que Europa garantice la neutralidad, de procurar, sea por el medio que fuere, que el Estado de Panamá declare su separación de la confederación colombiana y se anexiona a la Norteamericana, contando para esto con el gran auxilio del dinero y el numeroso elemento yankee que tiene dominado por completo todo el territorio del Istmo. No es necesario añadir, Excmo. Señor, que las personas serenas no conceden importancia a estos ideas y no ven en ellas mas que una prueba mas de las aspiraciones Americanas, aspiraciones que otros

dos hechos recientes hacen todavía  
mas patentes.

Uno de ellos, que U. S. conocerá  
ya por otro conducto es la pretension  
de los Estados-Unidos de ingerirse  
en los asuntos del Perú, y el otro, el  
desagrado que oficiosamente, pero por  
medio de sus Ministros, ha muestra-  
do a los Gobiernos de Costa-Rica  
y de Colombia porque han elegido  
al Rey de Bélgica y no al Presiden-  
te Americano, como arbitro para zan-  
jar las dificultades suscitadas en-  
tre estas dos Repúblicas con mo-  
tivo de la demarcacion de sus fron-  
teras.

Dios



## DOCUMENTO NUMERO 28.

NOTA Nº 185, fechada en Washington el 21 de diciembre de 1881, enviada por el Ministro Plenipotenciario de España en Washington al Excmo. Señor Ministro de Estado español haciendo referencias a las opiniones de aquél sobre la "batalla diplomática" que está presente en la opción del régimen de neutralización del proyectado Canal de Panamá. En la misma argumenta las razones y posiciones que posiblemente, sobre esta cuestión, adopten los Poderes europeos.

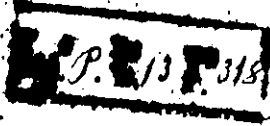
FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política. Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

Política.

Washington, 21 Diciembre 1881.

N.º 185.

Reservado.

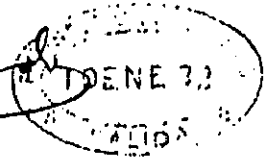


Al Excmo. Señor Ministro de Estado,  
etc. etc. etc.

El Ministro Plenipotenciario de M.,

Hace algunas consideraciones  
sugeridas por la Circular  
de Mr. Blaine en la cuestión  
del Canal de Panamá.

Er. ...



Doc N. 28

Legacion de España

229

en  
Washington.

Seccion de Asuntos

Políticos

N.º 185.

Reservado.

Exmo. Señor,

Muy Señor mío: Tan luego como fué comunicada al Senaa federal, en su sesion extraordinaria de Octubre último, y publicada por la prensa de Nueva York, tuve la honra de remitir a V.E. copias de la importante circular que, sobre la neutralidad del proyectado Canal de Panama dirigió en 24 de Junio próximo pasado este Honorable Secretario de Estado al Ministro americano en Londres, Mr. Lowell, para que

este a' su vez la transmitiera a' los Ministros americanos acreditados en las diversas capitales de Europa:

Posteriormente también pase a' manos de V.E. varios artículos de la prensa de este país, en los cuales se examinaba, con natural e interesada parcialidad, la ambiciosa elucubración de Mr. Blaine.

Por último, al dar a' V.E. cuenta del estado en que a' la sazón se encontraba la controversia sostenida entre este Gobierno y el de Colombia, acerca del Tratado de 1846, con ocasión de ese despacho, transmití a' V.E., aunque con la desconfianza propia de mi inexperiencia, mis primeras impresiones y juicios acerca del documento publicado.

Comendaba bien desde el prin-

cipio que la Circular de Mr. Blaine  
 había de ser objeto de francas  
censuras y de vivas protestas de  
parte de la prensa de Europa,  
y en especial de la inglesa;  
 pero en la seguridad de que  
 V. E. podría con mejores datos  
 y mayor ilustración formar mas  
 acabado juicio de ella que el  
 modestísimo que yo pudiera tras-  
 mitirle, me abstuve de mas  
 extensos comentarios, limitándome  
 por entonces a' observar e' inqui-  
 rir si por alguna Potencia eu-  
 ropea se planteaba aqui algo  
 que se pareciese a' protesta o  
 negociacion, y de estudiar al  
 propio tiempo el alcance que  
 [el nuevo Presidente, Mr. Chester  
 Arthur, y las personas que  
 pudieran ser llamadas al Gobier-

no de este país, daban o' pretendían dar a' la soberbia afirmación del ex-Secretario Blaine.

1<sup>o</sup> Inglaterra, según lo sabrá ya V.E., ha sido hasta ahora la única Potencia que oficialmente se ha dirigido a' este Gobierno con ocasión de la Circular del 24 de Junio; pero la Nota del Conde de Granville ha llegado aquí tan tarde, que dió tiempo a' que Mr. Blaine planteara en Londres antes de recibirla, la cuestión relativa a' la modificación del Tratado Clayton-Bulwer a' que se refiere el Presidente en su Mensaje.

Empeñada en esta forma la controversia entre las dos Potencias, yo creo que Inglaterra mantendrá con firmeza no solo los derechos

en  
Washington.

que le atribuye dicho Tratado, sino principios mas amplios y generales respecto a' la neutralidad del Canal.

Importa, sin embargo, seguir con atencion estas negociaciones, no sea que Inglaterra, siguiendo solo sus derechos o' intereses, deje a' las demas Potencias europeas, desamparadas de su concurso.

2.º Francia, segun mis noticias, nada ha dicho en Washington, pero explora a' los Gobiernos europeos y se alegraria verlos tomar en el asunto una iniciativa vigorosa. Francia sola no lo haria, ni tampoco seria de las primeras que gestionen, porque siendo francesa la empresa Constructora, y sabiendo

además las puras simpatías conque aquí se la mira, temerá parecer harto interesada y dar a' los Americanos pretextos que hoy no tienen, ni contra Francia, ni contra ninguna otra Potencia europea, por lo que respecta a' protectorados y pretensiones exclusivas sobre el Canal.

3° De las demás Potencias nada se dice, y eso que Alemania desea vivamente tener algun puerto o' factoria en el Pacifico. Italia cuenta con muchos naturales en la Costa Sur del mismo mar y Dinamarca, dueña de St. Thomas, tiene interés muy directo con cuanto se relaciona con Panamá y se proyecte para unir los dos Océanos.

La circunstancia de no haber



aquí, desde la dimisión y marcha del General Domingo Vela, Representante ni Encargado de Negocios de Colombia, nos impide a los diplomáticos de Washington seguir el curso de las negociaciones entabladas entre aquel Gobierno y el de la Unión, acerca del alcance e interpretación del tantas veces citado Tratado de 1846, y en especial de su artículo 35. Tampoco nos es posible aquí, a menos que no se nos informe desde Europa, conocer los términos de la invitación hecha por Colombia a los Poderes europeos, a que el Presidente hizo alusión en su Mensaje del 6.

Pero de mis conversaciones con algunos banqueros colombianos

establecidos en Nueva York, y con personas que gozan de influjo y relaciones en Colon y Bogota; de donde que Colombia insiste en su afirmacion de estimarse con pleno derecho para negociar con cualquiera otra Potencia, americana o europea, Tratados que la aseguren aun mas en su soberania en el istmo y garanticen la neutralidad del Canal, otorgándolas en cambio iguales o menores, pero no mayores, ventajas de las que por el Tratado de 12 de Diciembre de 1846 concedió a los Estados Unidos de América.

4º Si Colombia se mantiene firme en esta interpretacion, y si además ha invitado, como soberana de su territorio y dueña de su istmo, a que le garanticen

en  
Washington.

la neutralidad del futuro canal, otras Potencias a mas de los Estados Unidos; esta puede ser para los Gobiernos de Europa una gran base de derecho que oponer a la orgullosa doctrina de Monroe, Jefferson, Adams y Blaine.

Colombia es una nacion, aunque de extenso territorio, de escaso poder y este muy trabajado por guerras civiles y rivalidades de familias poderosas; pero una resolucion enérgica por parte suya puede facilitar mucho la accion parcial o colectiva de las Potencias del Viejo mundo.

Hasta aqui, Excmo. Sr., me he permitido discurrir, formando por punto de apoyo

la actitud conocida o presumible de las Potencias mas interesadas; pero entiendo que es de mi deber el exponer ahora a V.E. lo que se me ofrece y parece respecto de la importancia que, tanto la administracion actual, como la opinion de este pais, dan a la Circular de 24 de Junio.

Que el nuevo Presidente de los Estados Unidos, Mr. Rutherford, seguirá en este punto y por ahora, la misma politica de su malogrado antecesor; y que el Honorable Fred. Frelinghuysen mantendrá, con mas o menos entereza, los puntos de vista de Mr. Blaine en la cuestion del Canal; son hechos que nadie pone en duda, ni discute ya. El Mensaje del Presidente, escrito en sus

postumenas por Mr. Blaine, pero con conocimiento de su sucesor, lo confirman plenamente.

Es además afirmación que halaga mucho la vanidad de los americanos, la de que ellos se bastan para garantizar contra todos la neutralidad del proyectado canal. y en su derecho, como dueños de inmensas costas en el Pacífico, de ser los solos protectores y garantes. A tal punto y por tal arte engreí y desvanecí a los políticos de Washington la doctrina, que Mr. Kasson, uno de los jefes del partido republicano, apesar de haber vivido cuatro años en Europa como Ministro americano en Viena, y de ser hombre de recto juicio y de moderadas

opiniones, estimo no hace muchos dias como el mejor de los programas para obtener simpatías y votos para su candidatura a la Presidencia de la Cámara de Representantes, que no alcanzó al fin, el lausar a la publicidad en la acreditada Revista "The North American Review", un apasionado artículo glorificando la Doctrina Monroe en 1881.

Es mas. El mismo Mr. Kasson presentó hace dos dias a la Cámara de Representantes un proyecto de ley pidiendo que se restablezca su antiguo "comité inter-oceánico", con la mira indudable de contrariar el proyecto Lesseps, y de favorecer el de Nicaragua en que se halla interesado el General Grant. Aunque

en  
Washington.

se objetó a Mr. Ransom que  
los otros Comités de la  
Cámara podrían ocuparse de  
las cuestiones relacionadas con  
la construcción del Canal, Mr.  
Ransom insistió, queriendo apla-  
zada para otro día la discu-  
sion de su proyecto por no  
haber en aquel momento su-  
ficiente número de Diputados,  
operar de haber obtenido su  
proyecto 96 votos contra 6.

No hay que dudarlo. El  
principio, la afirmación y  
la doctrina son por extremo  
simpatías a los americanos y  
a las veces suelen ser armas  
poderosas de combate en los  
altos círculos de la política.

Pero hasta donde lleva-  
rán los Estados Unidos en este

resa en la proclamación de esa doctrina y hasta donde comprometerán su autoridad y su poder delante del mundo en la defensa de esos principios; he aquí cuestiones de índole mas compleja y de no tan fácil solución.

No conozco, Excmo. Señor, bastante la historia de esta República, para exponer a V.E. con mediano acierto, el curso que ha seguido en su política exterior, si es que política exterior, clara, definida y constante han tenido los Estados Unidos en el siglo que llevan de existencia como Nación libre e independiente. Tampoco tengo dotes intelectuales, ni recursos de erudición necesaria, para empeñar un examen detenido y correcto acerca de este problema: pero puesto que he de mi llegada



a' este pais, siento y observo en  
 derredor mio dos poderosas corrien-  
 tes de opinion, cuyas palpitacio-  
 nes se hacen notar harto sen-  
 siblemente en las conversaciones  
 con sus hombres mas eminentes,  
 en los circulos, en la prensa,  
 en todas partes donde se dis-  
 cuten los negocios publicos de  
 la Union; las señalare a' V. E.  
 a' grandes rasgos y con la  
 exactitud y senalles que cum-  
 plen en documentos de esta  
 clase.

Es la una, corriente inflexible,  
 ambiciosa, aventurera, agresiva,  
 que en lo pasado condujo a'  
 este pais, como ya se ha dicho  
 con razon, a' la adquisicion de  
 la Luisiana y de Florida; que  
 mas tarde amenazo a' Inglaterra.

con motivo de las fronteras del Oregon;  
que llevo' la guerra a' Méjico y  
expediciones filibusteras a' Nicaragua  
y Cuba; y que para lo porvenir  
sueña con adquirir el Canada,  
invadir a' Méjico, comprar a'  
St. Thomas, posesionarse de St. Domingo,  
entorpecer el canal de Panamá,  
construir el de Nicaragua y gri-  
tar enfín desde las frias alturas  
del cabo Flattery hasta Magallanes:  
"la América para los americanos."

Es la misma política que  
no hace muchos meses interpo-  
nía en mediación para que  
transigieran sus cuestiones de  
fronteras la Argentina y Chile;  
que detenia a' Francia en sus  
amenazas contra Venezuela; y  
a' Méjico en sus proyectos suc-  
ceros contra Guatemala. Es la

en  
Washington.

misma política que protege la unión de las cinco Repúblicas del Centro y que con gusto vería fusionarse a Venezuela, el Ecuador y Colombia, de una parte, y a la Argentina y Bolivia, de otra. Es enfín la misma política que trata de imponer a Chile y explotar al Perú y que con tanta arrogancia acaba de decir delante del mundo civilizado, que los Estados Unidos se bastan y se sobran para garantizar la neutralidad del futuro canal de Panamá y es en derecho, por razón de las costas que poseen en el Pacífico, ser sus únicos protectores y garantes.

Es la otra, corriente mas prudente, mas conservadora; mas

práctica, que condena todo linaje de aventuras, que no sufre guerras exteriores, ni mas conquistas, ni mas anexiones; que siguiendo el sabio consejo de George Washington, de respetar el derecho ajeno y defender con energía el propio, no desea luchas ni adquisiciones fuera del Continente que la obliguen a' mantener escuadras y ejércitos permanentes; y que jure, por último, tener delante de si bastante porvenir y bastantes horizontes, con solo emplear su fuerza, su actividad y su poder, en desarrollar la industria, cultivar inmensos territorios, poblar grandes desiertos, producir y cambiar productos y riquezas, e' invadir todos los mercados del mundo con sus inventos, sus productos

277  
y su baratura.

¿Cual de estas dos políticas es la que impera en la actualidad? ¿Cual la que se impondrá en el curso de la presidencia de Mr. Arthur?

Posible es, Excmo. Señor, que en Mensajes, notas y despachos diplomáticos, se note el acento agresivo y apasionado de Blaine, la lógica fría de Kasson o los sueños del "World" de Nueva York. Posible es que Mr. Frelinghuysen escriba por algún tiempo en el mismo tono que en sus postmodernas le ha marcado el Secretario dimisivo; pero tengo por seguro y por indudable, de que ni el Gobierno, ni la Nación americana pasarán por ahora mas

adelante.

248

Es grande en inteligencia, temible en actitud, rico en ferros, poderosa en industria, inmensas sus riquezas; pero es nulo en ejército, nula su marina y escasos sus medios militares para empeñar o sostener guerras exteriores. Solo Méjico es fuerte, a juicio mío, deberá vivir en guardia en lo presente.

Por eso he considerado, y con esto resumo mi ya largo despacho, que si Inglaterra se mantiene firme en negarse a la abrogacion o modificacion solicitada por este Gobierno, del Tratado de 1850; si Colombia no se rinde a la amenaza o al halago en sus negociaciones con este Gobierno; si la prensa inglesa

en  
Washington.

continúa con brío la campaña que en estos días ha iniciado contra la circular Blaine, y si los Poderes de Europa recuerdan al Gabinete de Washington el despacho de Mr. Hamilton Fish de 28 de Febrero de 1877, un proyecto de Tratado con Nicaragua y sus declaraciones de entonces; yo tengo por seguro que el Gobierno de la Unión no pasará más allá y que una será la doctrina que se proclame para herir la imaginación de los electores, y otra muy distinta la que hayan de practicar en interés de la paz y del comercio del mundo.

En confirmación de este juicio concluyo transcribiendo a

continuacion las palabras conque  
un periodico tan importante  
como el "Herald" de Nueva York  
termina uno de los muchos articulos  
que viene dedicando a la Cuestion.

"No hay duda", dice, "de que la doctrina de Monroe es buena, y en general profunda, sabia y americana; pero no creemos que nadie quiera batirse por ella ahora. Si alguien lo quisiera, debemos apresurarnos a arreglar nuestra nueva marina."

Dios guarde a V.E. muchos años  
 Washington 21 de Diciembre 1881

Exmo. Señor,

B. L. M. or V. L.

In ms. a front. Sept. 1872

*Wm. E. Jones*

Exmo. Señor.

Ministro de Estado,

che,

✓✓



## DOCUMENTO NUMERO 29.

NOTA Nº 104, fechada en Guatemala el 21 de diciembre de 1881. Enviada al Ministro de Estado español por el Cónsul General de España en Guatemala y que contiene las apreciaciones de éste sobre las razones que podría alegar España para pronunciarse favorablemente a las iniciativas europeas de obtener un régimen multilateral de protección en la neutralidad del Canal de Panamá.

FUENTE: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política. Colombia. Legajo número 2335; Años 1883-1884.

Guatemala, 29 de Mayo de 1902

1213  
1215  
1217  
1219  
1221  
1223  
1225  
1227  
1229  
1231  
1233  
1235  
1237  
1239  
1241  
1243  
1245  
1247  
1249  
1251  
1253  
1255  
1257  
1259  
1261  
1263  
1265  
1267  
1269  
1271  
1273  
1275  
1277  
1279  
1281  
1283  
1285  
1287  
1289  
1291  
1293  
1295  
1297  
1299  
1301  
1303  
1305  
1307  
1309  
1311  
1313  
1315  
1317  
1319  
1321  
1323  
1325  
1327  
1329  
1331  
1333  
1335  
1337  
1339  
1341  
1343  
1345  
1347  
1349  
1351  
1353  
1355  
1357  
1359  
1361  
1363  
1365  
1367  
1369  
1371  
1373  
1375  
1377  
1379  
1381  
1383  
1385  
1387  
1389  
1391  
1393  
1395  
1397  
1399  
1401  
1403  
1405  
1407  
1409  
1411  
1413  
1415  
1417  
1419  
1421  
1423  
1425  
1427  
1429  
1431  
1433  
1435  
1437  
1439  
1441  
1443  
1445  
1447  
1449  
1451  
1453  
1455  
1457  
1459  
1461  
1463  
1465  
1467  
1469  
1471  
1473  
1475  
1477  
1479  
1481  
1483  
1485  
1487  
1489  
1491  
1493  
1495  
1497  
1499  
1501  
1503  
1505  
1507  
1509  
1511  
1513  
1515  
1517  
1519  
1521  
1523  
1525  
1527  
1529  
1531  
1533  
1535  
1537  
1539  
1541  
1543  
1545  
1547  
1549  
1551  
1553  
1555  
1557  
1559  
1561  
1563  
1565  
1567  
1569  
1571  
1573  
1575  
1577  
1579  
1581  
1583  
1585  
1587  
1589  
1591  
1593  
1595  
1597  
1599  
1601  
1603  
1605  
1607  
1609  
1611  
1613  
1615  
1617  
1619  
1621  
1623  
1625  
1627  
1629  
1631  
1633  
1635  
1637  
1639  
1641  
1643  
1645  
1647  
1649  
1651  
1653  
1655  
1657  
1659  
1661  
1663  
1665  
1667  
1669  
1671  
1673  
1675  
1677  
1679  
1681  
1683  
1685  
1687  
1689  
1691  
1693  
1695  
1697  
1699  
1701  
1703  
1705  
1707  
1709  
1711  
1713  
1715  
1717  
1719  
1721  
1723  
1725  
1727  
1729  
1731  
1733  
1735  
1737  
1739  
1741  
1743  
1745  
1747  
1749  
1751  
1753  
1755  
1757  
1759  
1761  
1763  
1765  
1767  
1769  
1771  
1773  
1775  
1777  
1779  
1781  
1783  
1785  
1787  
1789  
1791  
1793  
1795  
1797  
1799  
1801  
1803  
1805  
1807  
1809  
1811  
1813  
1815  
1817  
1819  
1821  
1823  
1825  
1827  
1829  
1831  
1833  
1835  
1837  
1839  
1841  
1843  
1845  
1847  
1849  
1851  
1853  
1855  
1857  
1859  
1861  
1863  
1865  
1867  
1869  
1871  
1873  
1875  
1877  
1879  
1881  
1883  
1885  
1887  
1889  
1891  
1893  
1895  
1897  
1899  
1901  
1903  
1905  
1907  
1909  
1911  
1913  
1915  
1917  
1919  
1921  
1923  
1925  
1927  
1929  
1931  
1933  
1935  
1937  
1939  
1941  
1943  
1945  
1947  
1949  
1951  
1953  
1955  
1957  
1959  
1961  
1963  
1965  
1967  
1969  
1971  
1973  
1975  
1977  
1979  
1981  
1983  
1985  
1987  
1989  
1991  
1993  
1995  
1997  
1999  
2001  
2003  
2005  
2007  
2009  
2011  
2013  
2015  
2017  
2019  
2021  
2023  
2025  
2027  
2029  
2031  
2033  
2035  
2037  
2039  
2041  
2043  
2045  
2047  
2049  
2051  
2053  
2055  
2057  
2059  
2061  
2063  
2065  
2067  
2069  
2071  
2073  
2075  
2077  
2079  
2081  
2083  
2085  
2087  
2089  
2091  
2093  
2095  
2097  
2099  
2101  
2103  
2105  
2107  
2109  
2111  
2113  
2115  
2117  
2119  
2121  
2123  
2125  
2127  
2129  
2131  
2133  
2135  
2137  
2139  
2141  
2143  
2145  
2147  
2149  
2151  
2153  
2155  
2157  
2159  
2161  
2163  
2165  
2167  
2169  
2171  
2173  
2175  
2177  
2179  
2181  
2183  
2185  
2187  
2189  
2191  
2193  
2195  
2197  
2199  
2201  
2203  
2205  
2207  
2209  
2211  
2213  
2215  
2217  
2219  
2221  
2223  
2225  
2227  
2229  
2231  
2233  
2235  
2237  
2239  
2241  
2243  
2245  
2247  
2249  
2251  
2253  
2255  
2257  
2259  
2261  
2263  
2265  
2267  
2269  
2271  
2273  
2275  
2277  
2279  
2281  
2283  
2285  
2287  
2289  
2291  
2293  
2295  
2297  
2299  
2301  
2303  
2305  
2307  
2309  
2311  
2313  
2315  
2317  
2319  
2321  
2323  
2325  
2327  
2329  
2331  
2333  
2335  
2337  
2339  
2341  
2343  
2345  
2347  
2349  
2351  
2353  
2355  
2357  
2359  
2361  
2363  
2365  
2367  
2369  
2371  
2373  
2375  
2377  
2379  
2381  
2383  
2385  
2387  
2389  
2391  
2393  
2395  
2397  
2399  
2401  
2403  
2405  
2407  
2409  
2411  
2413  
2415  
2417  
2419  
2421  
2423  
2425  
2427  
2429  
2431  
2433  
2435  
2437  
2439  
2441  
2443  
2445  
2447  
2449  
2451  
2453  
2455  
2457  
2459  
2461  
2463  
2465  
2467  
2469  
2471  
2473  
2475  
2477  
2479  
2481  
2483  
2485  
2487  
2489  
2491  
2493  
2495  
2497  
2499  
2501  
2503  
2505  
2507  
2509  
2511  
2513  
2515  
2517  
2519  
2521  
2523  
2525  
2527  
2529  
2531  
2533  
2535  
2537  
2539  
2541  
2543  
2545  
2547  
2549  
2551  
2553  
2555  
2557  
2559  
2561  
2563  
2565  
2567  
2569  
2571  
2573  
2575  
25

El Comandante General de la Armada,  
Después de haber visto en materia de  
neutralidad del Ysno, expone la comu-  
nicación que una fuerza militar  
de la Armada, que está en el

*Alte tenesse presente al Curato  
e al Nota Comunica e per  
a eschauri*

Doc. N. 29

Quiero decir

no. 104

Muy señor mío: Tan grande  
es la atención que actualmente  
se consagra en el viejo y en el  
nuevo mundo a la neutra-  
lidad del "Canal de Panamá"  
y puzo yr de una importancia  
tal para nosotros cuanto a la  
vasta empresa se refiere que,  
apesar de hallarse el Centro  
Guerra de mi Distrito, no puedo  
menos de ocuparme una vez  
mas del asunto, exponiendo

recomendando a U. E. lo que pue-  
ya permitiendo me someter a su  
elevada ilustración la idea que  
hoy se me ocurre.

Insisten los Porto-Americanos en  
que han de ser ellos solos, los  
únicos que garanticen la  
neutralidad de aquel punto,  
invocando para esto el tratado  
de 1846. celebrado con Colombia,  
y niegan en absoluto el de-  
recho de otra Nación que-  
quiera a dominar en el Mar.  
Fues que el artículo 35 de es-  
t mismo convenio terminan-  
tamente lo impide. U. E. es re-  
cibe la famosa circular de Mr  
Blaine y los principios que conti-  
la doctrina de Monroe.

239  
Pretende el Gobierno Americano, ademas, haber contraido una gran responsabilidad con el de Nueva Granada, al garantizar la independencia de esta Republica, cuya independencia, agregan los yankees, puede verse atacada por medio de una guerra con una nacion cualquiera de Europa.

Por hay que tener presente, a mi ver, que aun admitiendo la validez del pacto de 46, lo cual no se puede admitir, al estudiar los precedentes, encontramos que son excluyentes de tratado a ningun otro pais que, aceptando compromisos

identicos a aquellos de los Estados Unidos, sea rechazado por Colombia en la cuestion del Canal.

Hallo atomos naturales y juntos a la vez que, naciones que tienen valores, intereses en esta parte del mundo que no inferior en la neutralidad del Istmo con igual derecho que la Union. España, por ejemplo, aparte de su influencia legitimada en esta parte de América, influencia a la cual no debe jamás renunciar, posee la rica Vela de Cuba, cuyas aguas se banan con las del Istmo. Guatemala tiene aqui vastas Colonias, extendiendose su-

territorio a un espacio igual  
al que abajan los Estados  
Unidos, al punto que la Francia  
hállase muy obligada, acaso com-  
prometida, a proteger la magna  
obra de Mr. Lesseps. De modo  
que las tres Naciones tienen,  
cuando ménos, tanto interés  
como el que pretende Mr. Blaine  
que existe a los Estados Unidos para  
tomar parte activa en la neu-  
tralidad del Canal.

Pero ante <sup>esto punto importante</sup> ~~esto~~, exami-  
nando con detención el tratado  
Anglo-Americano de Clayton-  
Bulwer, que ya ~~ya~~ <sup>ya</sup> se conoce,  
tratado que está todavía en  
vigor, claramente aparece  
que Inglaterra lo mismo que

238  
Los Estados Unidos reconocían -  
ambos países, por igual, el interés  
que tenían en mantener la  
neutralidad del Canal Inter-  
oceánico; interés que fue claro,  
perfectamente definido en el  
convenio citado.

Ahora bien; parece ser que el  
Gobierno de Washington, asom-  
brentado y inquietado de la exis-  
tencia del hecho, pide la revoca-  
ción del mismo y cree ya que  
las naciones interesadas en reprimi-  
r las pretensiones exageradas  
de los yankees, lejos de ser indi-  
ferentes al cambio de que se trata,  
en lo cual España perdería an-  
te ~~los~~ el tiempo, más que las  
otras dos, harán valer, no ya



su irrefutable derecho de in-  
tervenir en el Océano con mayor  
fuerza si cabe, con la perfecta  
validez del convenio Clayton-  
Bulwer, celebrados en 1850 en  
Washington, para beneficio del mundo  
entero y completa indepen-  
dencia de la América española.  
Tal es, repito, la sencilla idea  
que respetuosamente someto  
ahora a la reconocida ilustración  
que a V. E. distingue, no dudando  
que será bien recibida.

Dios guarde a V. E. en su patria.

Guatemala, 29 de Diciembre de 1887.

Excmo. Señor  
D. L. Moctesuma  
Su mae. ant. y d. g.  
Agustín M. M.

Excmo. Señor Ministro de Estado.

**APENDICE DOCUMENTAL.**

**Capítulo Tercero**

**DOCUMENTO NUMERO 1.**

**NOTA S/N** de 29 de diciembre de 1885, del Cónsul de España en Panamá al Ministro de Estado Español, referente a la cuestión de Aduana en el Istmo y al descontento que ahí reina sobre una nueva intervención norteamericana y por último al enlace con España por algunos de estos asuntos.

**Fuente:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, Madrid. Sección Política. Colombia. Legajos números 2336. Años 1884-1885

Nogotá 29 de Diciembre 1885 Doc No 1  
El Correo de Refrancia en Panamá 261

Muy señores míos:

Fortunadamente recibí los oficios de V. S. Nos 15, 16 y 17, y con esta misma fecha los marcados con los Nos 18 y 19, referentes a la cuestión de Aduanas en el Istmo, al descontento que a la reina, a la misma, se ha nueva intervención nort-americana, y finalmente, al culace que con España se da por algunos de estos asuntos. En todo me he enterado con el debido interés y agrado a los que interviene.

El General Lucio Bermúdez, nombrado Jefe de guerra con carácter de Secretario de Estado de esa ahora "Departamento Nacional", ha ido rehaciendo su viaje, entre otros motivos, por el arreglo de la uniformación para hacer de la tropa (usando nuevos tipos de trajes) en cumplimiento de las Aduanas (que, en efecto, era producción muy poco

tenían mucha dificultad), y a pesar de la falta de dinero no me parece desconocer el celo, y el empeño de la misma administración en hacer que la tropa sea nueva y económica. Es lo que se quiere por lo que se ha emprendido en el mismo y en el resultado de la misma. En fin, he de decir que de ahora se va a ir a la obra, provincia.

de esperar es que una recta gestión en lo interior  
no sólo valore los ánimos y el decente trato, sino que  
influya en el exterior y en lo que por de lado de tanto

y allí es donde Colombia debe ante todo buscar su  
regeneración. El expresivo norte-americano es un estímulo  
de espíritu alrededor de cualquiera circunstancia que sea  
una idea, si bien hasta frases en actos oficiales, una  
alguna distancia. Cabía preguntarse, sin embargo, si  
no era una ventaja para Colombia y los intereses inter-  
regionales allí comprometidos una política de respeto  
y de reservación, por decirlo así, a una actitud que no  
era española, como a veces se decía por los toscos americanos,  
que de mucho de ser interesante al observar esos manejos.  
En otro sentido, temprano no fuere mucho de facilitarse  
el ser la reacción tan asimétrica y favorable que hacia ella  
se da de manera más en estos países, y de ello acaba de  
la buen manera la impresión en la opinión general, podría  
decirse universal, que aquí ha causado el fallecimiento  
de S. M. Don Alfonso, en los círculos más liberales, que  
son aquellos que en otro tiempo, por simpatías de asociación  
y por aspiraciones políticas, menos inclinados se mostraban  
hacia nosotros. Creo que en esta América nos ha esta  
afirmar cada día más nuestra impresión civilizada en  
Cuba y Puerto Rico, llevándonos a una elevada política  
internacional, respecto a estas Repúblicas, sin pretender  
ingerirnos por cuenta propia en sus interiores, y de  
que nos concesen orden y tranquilidad, para que no se interfiera  
el desarrollo de nuestra cultura y riqueza, y la mayor  
madurez de nuestra sociedad, teniendo  
el presente nos ha de descubrir grandes y gloriosos  
destinos, en unión con estos jóvenes pueblos en que  
circula nuestra misma sangre.

En estas oportunidades de N. S. M. hace el deber que  
se debe que la oportunidad de presente.

Dió

Fr

DOCUMENTO NUMERO 2.

NOTA Nº 51, fechada el 11 de septiembre de 1882. Política de Panamá (reservada) legajo 2573 año 1880-1911. Se refiere al Canal de Suez y en relación con la construcción del Canal de Panamá, haciendo énfasis en la importancia de la isla de Cuba.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá (reservada). Legajo H 2573.  
Años 1880-1911.

1  
festeando las ruinas de Jutaca  
d. H. entreciudad asun 1

Te p. 25 Oct 1892

Doc N. 2

1951  
Politica:  
Reservado.



Boletín 11 de Setiembre 1892.

1907 1014 1893

Al Excmo. señor Ministro de Estado

d. e. e.

El Encargado de Negocios de España

264

Conteste las cuestiones que ac-  
tualmente suscita el Canal de Luz  
con las que análogamente han  
surgido de Panamá y las  
relaciona con nuestros intereses  
nacionales.

Contestese dando cuenta de la contesta-  
ción dada al Excmo. señor Ministro de Estado y men-

LEGACION DE ESPAÑA

EN  
COLOMBIAN.º 51  
Política.

Querido Señor

Muy Señor mío: Por la Revista quincenal del 27 de Julio último, he podido enterarme de las patrióticas miras que abriga el Gobierno de S. M. respecto a las consecuencias que para la navegación en el Canal de Suez pueden tener el problema planteado en Egipto.

Las premisas que se establezcan en el régimen internacional de éste, habrán de influir, en lo futuro, para con el que está experimentándose en Panamá, y de esta suerte, los elevados propósitos que se sirve anunciar Vd., en este sentido me permitiré hacerme cargo de ellos, de reivindicar el perfecto derecho de

España a tomar parte en las  
 discusiones que sobre el particular  
 se susciten por razon de nuestras  
 cuestiones e indiscutibles intereses  
 en el Mediterraneo y en la Ocea-  
 nia, temaria tambien el no menos  
 importante, aunque hay algo distan-  
 te y menos visible objeto, de contri-  
 buir poderosamente a afirmar que  
 la proteccion y reclamacion de  
 semejantes rios surtidores, comu-  
 do participen del carácter de uni-  
 versales, o mas si intervenga para  
 no solidamente ocupados como  
 Egipto, o naciones débiles como  
 Colombia, no pueden abandonar-  
 se al influjo a arbitrio de una  
 sola Potencia, sin que todos los  
 Estados a quienes afectan contri-  
 buyan a prestar y recibir mu-  
 tuas y reciprocas garantías.  
 Si es evidente que con



el Canal de Suez se relacionan grandes intereses nacionales, políticos y comerciales, sería en mi humilde sentir aventurado opinar que el de Panamá no serviría para España una importancia suma que si no se nega, cuando menos iguala la del primero; y da lugar en que por él se conmueva la pública opinión en nuestra patria.

Basta fijarse en Cuba, en lo que nacionalmente significa para nosotros, en la considerable base que con la excavación del próximo canal ofrecerá a las operaciones mercantiles del mundo, y en la no menos valiosa que políticamente representará, sea como arma que hubiésemos de

esgrimir por nuestra propia cuenta  
 sea como eficazísimo apoyo que  
 brindásemos a cualquiera otra  
 Potencia aliada o unida a nos-  
 otras por comunidades de fines;  
 bastaría considerar que nues-  
 tro porvenir de gran nación  
 está no solo cifrado internacio-  
 nalmente en las costas africa-  
 nas y en filipinas, sino también  
 en el desarrollo progresivo de  
 nuestros cambios con estos países  
 a que hemos dado el ser y há-  
 cia los cuales nos empuja cier-  
 ta solidaridad de origen y aun  
 tal vez de analogas y acordes  
 destinos, para confirmar mi  
 anterior aserto sobre el trascen-  
 dental valor que para Espa-  
 ña adquiere el canal de Pa-  
 nama, vínculo directo también  
 entre nuestras provincias an-

ACION DE ESPAÑA

EN  
COLOMBIA

tillanas y posesiones asiáticas.

De aquí, benito. Señor, que juzgue el mas delicado de mis deberes el seguir el curso de los incidentes que ofrece este asunto y que moliste a V. E. con mis observaciones. Y hasta tal punto es exacto que lo de Suez representa su eco en Panamá, que es ya notorio que la opinion y la prensa de los Estados Unidos se apoderaron de los designios exclusivistas que Inglaterra ambicionaba o le eran en un principio atribuidos, respecto a la proteccion de dicho canal, y lo han adueño como una ratificacion de las miras que por su parte alientan relativamente al de Panamá, sería

es un precedente fatal el que ha-  
se bria establecido la Gran Breta-  
ña, contrario a lo que ella mis-  
ma sostiene en este ultimo ter-  
reno.

En una ocasion anterior  
he tenido asimismo la honra  
de indicar a V. B. que ante  
la contrapuesta actitud asu-  
mida por los Estados Unidos  
e Inglaterra, que si por hoy  
se limita a discutir el trata-  
do Clayton-Pulver, no por eso  
dejará de ser tratada en su  
dia como cuestion europea y  
sostenida por las naciones de  
allende el Atlantico, mas o me-  
nos energicamente por cada  
una, segun la naturaleza de  
sus inmediatas convenien-  
cias, el triunfo de los Estados  
Unidos podria implicar la

adopcion de medidas mas o  
 menos justificadas por ellas y  
 aptas a asegurar a su bande-  
 ra privilegios en el Canal, y  
 seria pretexto verosimil, aparte  
 de los peligros que para nues-  
 tras Antillas fundian surgir,  
 para que, aprovechandonse de  
 la flaqueza y desprestigio de  
 Europa, iniciaran resueltamen-  
 te en las Republicas hispano-  
 americanas una politica egoista  
 de que M.<sup>r</sup> Blaine se hizo apa-  
 tol inoportuno y tal vez inhabil,  
 pero no exento alli de apoyo  
 y simpatias, y que por atropello  
 y mistificacion de la llamada  
 doctrina Monroe se enuncia:  
 "America para los americanos"  
 (del Norte?) y pretende extender-  
 se al comercio y a toda explo-  
 tacion de riquezas.

No caerian en el lazo, es de  
 esperar, todos estos países, algunos  
 de los cuales podrian concentrar  
 fuerzas bastantes para mante-  
 nerse a la defensiva, alecciona-  
 dos hoy sobre todo por el fácil  
 fracaso de los Estados Unidos  
 en sus planes de intervencion  
 autoritaria en la guerra chile-  
 no-peruana, pero no faltan  
 quienes no podrian contrarrestar  
 el acceso de semejantes influen-  
 cias, sea por su pequenez o por  
 haber mermado su vitalidad  
 desgracias intestinas, y por aquí  
 asomarian en el porvenir nue-  
 vos vejámenes que seria pre-  
 ferible cortar en el problema  
 suscitado en Panamá, deján-  
 do de una vez y para siem-  
 pre establecido que Europa  
 no puede ni quiere prescindir

LEGACION DE ESPAÑA

EN  
COLOMBIA

de la soberanía efectiva de las Repúblicas hispano-americanas, y que, de acuerdo con los bien entendidos intereses de estas últimas y los suyos propios, estos mercados han de permanecer abiertos a la libre y leal competencia de todos, estos países no han de ser ficticiamente sustraídos al influjo benéfico de su civilización y cultura.

Juzgando estas cuestiones con el precedente criterio, que espero sea el de V. E., no puedo menos bajo este punto de vista de significar humilde y respetuosamente al Gobierno de S. M. mi complacencia por su acertada determinación de que España intervenga con su voto en

las soluciones que hayan de adoptarse respecto del Canal de Suez, anuncio probable de la conducta que en su oportunidad observará nuestra patria, al llegar a su madurez el asunto que provoca la apertura del Istmo de Panamá.

Dios guarde a V. E. muchos años.  
 Bogotá 14 de Setiembre de 1882.

Excmo. Señor

B. L. M. de V. E.

En muy atento servicio

Bernardo F. de Córdova

Excmo. Señor Ministro de Estado



**DOCUMENTO NUMERO 3.**

**NOTA Nº 43,** de 14 de julio de 1881: Política 13-162. El Cónsul General de España en Guatemala da cuenta del disgusto que causó en los Estados Unidos la compra del Ferrocarril del Istmo, pasando a la Compañía Francesa, e indica la conveniencia de que España tome parte en la neutralidad del Canal.

**Fuente:** Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2572. Año 1880.

—W. H. E.—

P. 131962

Guatemala, 15 de Mayo de 1962

Al Srmo Srmo Ministro  
Al Srmo Srmo

El Consejo General de España,  
La cuenta del depósito que se ha  
en las librerías de la Compañía del  
Tratado del Estero, pasando a la  
Compañía francesa, e indicando la  
conveniencia de que España tome  
parte en la neutralidad del Canal.

CR 2000081 in index

Nov 20 1900

Nº 43

O

Querido Señor

Muy Señor mío: Forma la  
honra de informarle a V. E. que  
las negociaciones que desvan  
ultimamente por resultado  
la adquisición de \$7000 ac-  
ciones del ferrocarril Norte  
americano que atravesará el  
Istmo de Panamá en una  
extensión de 60 millas, ha-  
siendo más a la Compañía  
francesa, han disgustado  
profundamente al pueblo,

al Gobierno y a la prensa  
de los Estados Unidos, lle-  
gándose a presumir en la  
Unión que la preferencia  
del ferrocarril a la em-  
plea del Canal, equivale  
a la tridada para los  
partidos de su potente de-  
pendencia política y comercial  
con la América del Sur y  
del Caribe.

En la América del Sur, de la  
parte que cabe de interior  
internacional se interin-  
ta antes de terminar para  
el buen éxito de la parte  
empresarial; y que dan trá-  
lado como cooperación

lo ha sido el Batallón de Fr.  
 Vida, por el Gobierno y  
 Pueblo de Colombia, en todo  
 que como sabe V. E. permitía  
 a los Estados Unidos levantar  
 fortalezas en el litoral del  
 Océano, estableciendo a la  
 vez arsenales, cuarteles, de-  
 pósitos de carbon y el tránsito  
 esclusivo para los buques de  
 guerra y mercantes resolu-  
 ciendo a la vez de otras acciones,  
 nada tiene de extraño, ojala  
 que todo esto lleguete al Sr.  
 el Yankee, recordando que  
 las comunicaciones inter-  
 oceánicas que dorarán en  
 la futura América Suramericana.

de la Europa. 280

Sin embargo, como España  
es mi vecina de las Indias  
que tiene una intima

LOC N°

relación de la América latina  
en una poderosa influencia  
que pretenden ejercer los  
grandes imperios con-  
tinental siempre a nuestra  
política y economía comercial,  
por lo que en la América  
se debe tener en cuenta  
de todo lo que garantiza,  
entre, la neutralidad  
comercial.

Hay mas; nuestra Nación  
tiene, según ya consta  
a la ilustración de F. C.  
a Cuba de Cuba.

LOC  
N° 3

inmediaciones del Ter-  
ritorio del Utemo y casi,  
casi puede decirse que  
las olas Colombianas, por  
el Norte del mar Caribe,  
vanan a mar en propie-  
teritorio; adica un negra  
fica que realzan en un  
modo su valor de el  
comercio en un un  
hecho prestito independencia  
del Chual En un un  
dirijan al un un  
buques, viendo un  
avivando que hoy un  
a los puertos del Pacifico  
y esto de esta parte de  
América, logrando por

que me dió dar acá que  
linda dimiñon de valores  
produzidos. Perdome V. E.  
esta humilde memoria,  
suya del constante anhelo  
que tengo de ver aumentarse  
aquí, poco a poco cada día  
nuestro prestigio político y  
nuestra influencia comercial.

Desa guarde a V. E. m. s. t.  
Guatemala, 14 de Julio de 1881

Excmo Señor  
R. P. Obispo de V. E.  
Sr. D. D. H. S. S.

Niñel mas

Excmo Señor Ministro de Estu



**DOCUMENTO NUMERO 4.**

**NOTA Nº 220 Política, de 24 de diciembre de 1879, al Señor Ministro de Estado, el Ministro Plenipotenciario de S.M. da cuenta de los trabajos de las cámaras y de los discursos de los señores Brunside y Caf sobre la Doctrina Monroe y las relaciones con España.**

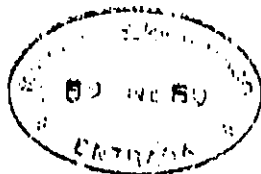
**Fuente: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2572. Año 1880.**

Nº 220.

Washington 24 de Diciembre, 1879.

Doc No 4  
284

Política.



Al Excmo. Señor Ministro de Estado.

Cº

Cº

Cº

El Ministro Plenipotenciario de S. M.

La cuenta de los trabajos de las Cá-  
maras y de los discursos de los Señores  
Burnside y Cox sobre la doctrina  
Monroe y relaciones con España.

10 de Enero

Interado en

transm-



Legacion de España:  
en  
Washington.

285

cion de Asuntos

Políticos.

Nº 220.

Excmo. Señor

Muy Señor mio: El 19 del actual suspendieron sus sesiones el Senado y la Cámara de Diputados, para reanudarlas el 6 del próximo Enero. — En los pocos dias que han transcurrido desde que empezó la presente legislatura solo se han discutido varias proposiciones sobre la utilidad e inconveniencia de reducir el papel moneda segun recomendaba el Presidente en su Mensage, sin llegar a un acuerdo definitivo,

y otras varias, de las que solo merecen especial mencion la presentada por el General Burnside en el Senado, sobre el Canal de Nicaragua, y la de Mr. Cox en la Cámara de Diputados, sobre la necesidad de poner en buen estado de defensa las costas y puertos de los Estados Unidos.

La primera no ha sido más que la reproduccion de la que su autor defendió en Junio último, y de que di' cuenta a V.E. en mi Despacho número 113, contra el proyecto de Mr. Sefseps de abrir el Canal interoceánico por el istmo de Darien, teniendo presente principalmente la necesidad en que están los Estados Unidos de que ninguna Nación de Europa ni compañía que pueda tener su proteccion

intervenga en América. - No haria mencion a' V.E. de esta proposicion nuevamente reproducida, si no fuera por dar una idea del discurso de su autor, que prueba la elasticidad con que aqui defienden ciertos principios. -

Despues de intentar demostrar este fanático partidario de la doctrina Monroe, que la construccion de un canal a' traves del istmo bajo la direccion de un Gobierno Europeo comprometeria la paz de los Estados Unidos; que estos deben siempre dominar tan importante via de comunicacion aun a' costa de una guerra, de la que nada tendrian que temer pudiendo armar un ejército de 5.000.000 de hombres, y por medio de los adelan-

tos modernos en el ramo de ingenieros prohibir á todo buque que entrase en sus puertos, concluyó diciendo que de ningun modo debia permitirse esa ingerencia, asi como los Estados Unidos no tienen intencion de intervenir en los asuntos de Europa y respetan los de las demas Naciones Americanas independientes, si bien este respeto no les llevaria á consentir ninguna infraccion de sus derechos á este continente.

En el caso, dijo el orador, de que un Gobierno del occidente dependiente en la actualidad de las potencias Europeas, refusase obedecerlas, la considerariamos politicamente bajo nuestro amparo, alentándole á que mantuviese su independencia, pero sin consentir que estableciera un Gobierno menos liberal.

que el que había sacudido, pues en este caso debíamos intervenir para hacer fracasar el éxito de semejante tentativa. No explicó el General Burnside cuales son esos supuestos derechos que los Estados Unidos se abrogan sobre las demas Naciones de América, y por lo tanto no es posible conocerlas, pero es curioso que al par que aquellos se muestran tan celosos de su independencia crean que pueden imponer á las demas Naciones la forma de gobierno que mejor les parezca, — como si los derechos de un Estado independiente que constituye su nacionalidad, segun el derecho internacional, pudieran perderse por

cambiar una Nacion de sistema político ó religioso. —

El Senado oyó en religioso silencio tan absurda teoria, sin adoptar resolucion alguna por haber retirado el General Burnside su proposicion. —

Otras varias se han presentado en una y otra Cámara sobre el mismo asunto del Canal de Nicaragua, pidiendo todas la proteccion del Gobierno sobre la compañía que se forme para realizar tan gigantesca obra, siendo las más sensatas las de los diputados

Gibson y King, que proponen el nombramiento de una comision que estudie la via mas conveniente para el Canal interoceaánico, sea la de Nicaragua si otra cualquiera.

Esto y el no haber podido obtener



todavia del General Grant una contes-  
 tacion definitiva respecto á ocupar la  
 Presidencia de la Compañia cuya orga-  
 nizacion se creia ya un hecho, contra-  
 ria á los partidarios del Canal de Ni-  
 caragua que segun dije á V.E. en mi  
 despacho número 204, aseguraban  
 que las obras empezarian en breve pla-  
 zo. Pero no por ello desisten de su em-  
 presa y el Señor Franco, que se atribuye  
 la representacion de los banqueros fran-  
 ceses, ha salido de Nueva York para  
 Nicaragua con el propósito de obtener  
 de aquel Gobierno la concesion corres-  
 pondiente. — Antes de su partida cele-  
 bró, en union del Almirante Annen,  
 varias conferencias con el General  
 Grant sin que, como dejó dicho, pu-  
 dieran decidirle á aceptar la Presiden-

cia de la Compañía que ha de organizarse. Ellos han dicho al General "decid" que aceptais, y la compañía está formada"; y Grant les ha contestado "presentad formada la compañía con la protección del Gobierno y acepto, de otro modo nó." Aunque la solución no parece fácil, los partidarios del Canal esperan hallarla tan luego como se obtenga el permiso del Gobierno de Nicaragua.

También creo deber dar cuenta á V.E. del discurso que ha pronunciado el diputado Mr. Cox, el autor de la segunda proposición á que al principio me referí. Por lo contrario de lo que cree el General Burnside, Mr. Cox se alarma ante la eventualidad de una guerra para la que los Estados Unidos no se

Washington.

hallan preparados, y pide que se aumenten los medios de defensa. - No le tranquilizan las buenas relaciones que los Estados Unidos mantienen con todas las naciones y previendo el caso de que puedan alterarse, <sup>De N.º 4</sup> se fija en España, y dice: "¡Cuántas veces en los últimos años hemos estado á punto de llegar á un rompimiento de hostilidades! Las actuales relaciones comerciales de España con los Estados Unidos son una amenaza perpetua; su aumento tan vejatorio para este país es casi un robo. Si comparamos nuestra exportación e' importación sobre Cuba, la desventaja que resulta para nosotros es prueba evidente del egoísmo e' ine-

"mistad de España que casi constituye"  
 "un casus belli". Somos los mejores consu-"  
 "midores de España, especialmente en"  
 "azúcares, y, sin embargo, su arancel niega"  
 "a' nuestros buques las ventajas que concede"  
 "a' los de otras Naciones, y lo que hace pagar"  
 "a' nuestras harinas es enorme."- Examina  
 Mr. Cox la marina de Guerra española;  
 se lamenta de que sea muy superior a'  
 la Americana por el número y tamaño  
 de los buques y concluye diciendo. "No"  
 "creais que el arancel va' a' ser modifi-"  
 "cado en sentido favorable, nunca, mien-"  
 "tras estemos a' merced de los 800 cañones"  
 "españoles, sus seis buques blindados de"  
 "primera clase y los siete de segunda;"  
 "nunca mientras la ciudad de Nueva"  
 "York se halle amenazada de esos cañones"  
 "y sea víctima de cras exacciones de"

millones? -

Aunque Mr. Cox tiene en la Cámara el cargo de Presidente de la Comisión de Negocios Extranjeros, su discurso fué oído con marcadas muestras de hilaridad, pues de todos es conocido por la monomanía que le aqueja hace tiempo contra España. -

*De 4*  
Afiliado a la llamada Liga Cubana se ha señalado como uno de los agentes mas activos del filibusterismo; a él han acudido siempre los insurrectos de Cuba para suscitarlos los mayores conflictos en el terreno político, y es el autor de la proposición presentada en la pasada legislatura y que como tuve la honra de manifestar a V. en mi despacho número 30 se halla pendiente de discusión, pidiendo

que los Estados Unidos se pongan de acuerdo con otras Naciones para obligar a España a que cumpla sus compromisos para llevar a cabo la abolición de la esclavitud.

Votado ya por el Senado Español el proyecto de ley que realice tan importante reforma y próximo a ser aprobado por el Congreso, es de esperar que Mr. Cox conocea lo intempestivo que sería el discutir su proposición y la retire, privando a la Cámara de otro rato de rotar como el que siempre la proporciona ocupándose de España.

Dios

Legación de España  
en  
Washington.

227

guarde a' V.E. muchos años.

Washington 24 de Diciembre de 1879.

Excmo. Señor

B. H. H. de S. E.

En muy atenta deyma de vuestros

Felipe Mendez de la Cruz

cmo. Señor  
Ministro de Estado

24 a

24 a

24 a

DOCUMENTO NUMERO 5.

Reservado S/N, de diciembre de 1880, respecto al descontento en el Istmo por el establecimiento de Aduanas en Panamá y Colón.

Fuente: Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-19/1.



Reservado.

DOC N.º 5

Dec N.º 1

1899

44110 No

29 Dec 85

20 Nov 1895

Muy Señor mío: En mi despacho  
N.º 15 de 14 del corriente, decía a V.S. que  
no tardaría muchos días en comunicarle  
noticias reservadas algo graves; y hoy me  
veo en la necesidad de apresurarme, pues  
el nombre de España va envuelto, directa-  
mente, en un acto en que — me dicen, pero  
no respondo aun de la exactitud de las  
noticias — habrá de manifestarse el  
28 del corriente, día de la celebración  
de la independencia.

El descontento que reina en el istmo  
es grande y parece haber llegado al  
colmo con el Decreto de creación del  
establecimiento de las Escuelas en  
Panamá y en Colón. Se han tratado  
de manifestando con fuerza que  
dan a conocer mal el asunto.

DOC N.º 5

ciertamente, pero todos en una u otra  
o menor escala; desfavorables a la  
Colombiana.

Me dicen que el Doctor  
Escobar — el mismo que, por por-  
tunas, desempeñó la Presidencia del Es-  
tado por haberlo ejercido así en circuns-  
tancias anteriores a los acontecimientos  
políticos que tuvieron lugar en el  
istmo durante el mes de Mayo último  
año, y concluyó por verse en la necesi-  
dad, obedeciendo a causas fortuitas,  
de declinar el Poder poniéndolo en  
manos del General Gómeza, a la sazón  
gobernante general de las fuer-  
zas federales en el istmo. — Tiene  
— hecho un discurso, o manifiesto, que  
propone leer solicitando firmas  
de adhesión.

El discurso, o manifiesto, es,  
según parece, la narración histo-

rica de los acontecimientos que han teni-  
 do lugar en Colombia desde que se dió el  
 grito de independencia hasta la fecha.  
 Con él, segun parece, se en-  
 las desgracias que ha sufrido el país  
 por efecto de las pasiones y de los des-  
 ciertos que en varias ocasiones le han  
 arrastrado al borde de su ruina y  
 al desquiciamiento. Dice, o quiere  
 comprender, que el Estado de Pana-  
 ma, a causa de su debilidad, ha sido  
 el que más ha sufrido de todos los Esta-  
 dos, y que esto se debe al haberse  
 atribuido a la Unión sin tener cuenta  
 la que su posición, su configuración,  
 y situación geográfica le ha de-  
 terminado, siempre, a pesar de los  
 esfuerzos que se han hecho, se  
 constituirán en víctimas de los  
 de las pasiones y desaciertos de las  
 fuerte. Califica de injusta y de  
 impremeditada la reclamación

independencia: y concluye por aconse-  
 jar que el país, dirigiéndose a su Santa  
 Patria, confiese su error, y se  
 de profundo arrepentimiento,  
 este sea admitido — no a un  
 bajo protectorado, o como, hasta el  
 presente — en el seno de nuestra  
 Nación.

Este escrito o manifestación, pre-  
 parado por el Dr. Arce, se leyó el 1.º de 23  
 después de la ceremonia en que, todos los  
 años, ante las Autoridades y Corpora-  
 ciones del Estado reunidas en el salón  
 del Cabildo, con asistencia del Cuerpo  
 Consular, se da lectura del Acta de  
 Independencia, a la que sigue algún  
 discurso alusivo a la circunstancia.

Hare lo posible por cerciorarme  
 de la veracidad, y de ser cierta, para  
 Dr. Arce, a fin de dar fe, y  
 me abstendré, con cualquier pretexto

DOCUMENTO NUMERO 6.

NOTA Nº 59, de 5 de noviembre de 1881, Política el Excmo. Sr. Ministro de Estado al Ministro Residente de S.M. El Canal de Panamá y sus contradictores.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política. Legajo H2573. Años 1880-1911.

Doc No. 5 304  
Ms 9 - Report of 1873  
Pulitzer

Alrededor de la tierra

El vino de la tierra.

El Canal de Panamá  
y sus contradicciones

Región  
(Al Excmo.)

59. Bogotá 5 de mayo 1877

Querido

Muerto Los Niños Los Niños:

En este último tiempo parece haberse reanudado la Campaña de los que, movidos por unos u otros intereses o sentimientos, prohibieron el franeo de M. de Seseos y la labor de Construcción del Canal, dando grandes proporciones a las dificultades técnicas, insistiendo en la mala organización y derroche de la administración, o, al menos, por último, incontestables dificultades financieras.

Ha llamado sobre todo la atención el escrito del eminente economista Aray Beaulieu, en que, manifestando los números con su exactitud, muestra que nada nuevo me a probar me ni el Canal podría estar concluido antes de 1880, ni M. de Seseos podría nunca reunir los 3.000 millones de francos por cada uno de los millones del costo, ni en todo caso el tránsito de 4 a 5 millones de toneladas, concesión que dice muy exagerada) debería bastar para pagar dividendos a los accionistas.

Estando próxima a publicarse la España una obra debida a la pluma de los D<sup>os</sup> Carras y Brockmann, <sup>ingenieros civiles</sup> que publicaron a Panamá en la comisión sujeta el año pasado por el Marqués de Campro, y de la cual he visto ya la luz pública un extracto, aparte de otros medios públicos o privados de información, he creído que no había motivo ni oportunidad para que por esta deficiencia se acumulasen en una memoria tan larga y abarata cuando el Jefe del Sr. Roca de J. de todos esto informes. Pongo, no al tanto,

que puedan ofrecer interés a N. B. y a la luz de  
dos largos artículos aquí publicados, refutando  
que tengo la honra de acompañar, refutando  
las aseveraciones y el evidente porvenir de  
Mr. Leroy Beauclieu.

En estas acaloradas contradicciones, a lo calculo,  
y anuncios de Mr. de Lesseps puede aun duda  
haber un término medio. Una empresa tan  
colosal no puede ciertamente organizarse  
como una simple compañía y hacerse un  
ni calcularse el presupuesto y las dificultades  
o denunciar imprevisibles con una precisión  
matemática, pero, aparte de que hay un interés  
general para los pueblos latinos en que se lleve  
a cabo por la actual empresa, no puede celarse  
en el caso, haciendo a un lado el ejemplo de  
examen de las críticas de detalle, ni dejar de  
considerar como un poderoso argumento, el  
hecho de que iguales o mayores obstáculos vali-  
ciosos se esgrmieron contra el Canal de Suez,  
y sin embargo, hasta el día mismo de su  
inauguración; y sin embargo, está de hecho, los  
capitales necesarios se allegaron, el túnel se  
habilitó hasta la imprevista cifra de 9 millones  
y las acciones de 500 que bajaron hasta 160  
ostentan hoy por encima de 200.

Empresa tan vasta como la del Canal de Panamá  
exige, sin duda, indudablemente, como necesita  
el impulso decisivo de la fe asistida a la habilidad  
y la energía y por lo mismo puede considerarse  
su principal factor hoy por hoy la concurrencia  
tan interesante como la de su elvético  
compañero, el Canal de Suez.

Díaz



DOCUMENTO NUMERO 7.

Sección 5 a Nº 37, de 24 de julio de 1890 al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Llegada de N.Bonaparte Wyse y prórroga del contrato para la construcción del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

Nº 37 - Bogotá 24 de Agosto 1890  
 Sesión 5ª Doc. N.º 7

-11-

82222.

Al Sr. Sr. Ministro de Estado

El Ministro Residente del Sr.

Llegada de Mr. Bonaparte  
 Nuncio y Perrogon del contrato  
 para la construcción de  
 Canal de Fomento.  
 Entrado con interés

León  
 24 agosto 1890.

Nº 37  
Sección 5ª

Unno. e. e. e. e.

Muy Señor mío:

El 12 del corriente llegó a esta Capital  
M. Lucien N. Bonaparte Wyse, que con  
poderes del liquidador de la Compañía del  
Canal de Panamá, M. Monclercourt  
viene a gestionar cerca de este Gobierno  
la prórroga o continuación del contrato de  
1877, que caduca en 1892, época para la  
cual no podían estar terminadas las  
trazas y apertura del Canal.

Desde que se inició el debate público  
de la actual Compañía, hay en liquidación  
aclamaron en estas regiones oficiales  
temores de que se pretendiera resolver  
este asunto prescindiendo de Colombia,  
y a esta susceptibilidad se unía un  
sentimiento no muy benévolo hacia

la Compañía, que se había ido concretando desde tiempo atrás por varias causas: M. de Cespedes nunca quiso dar cabida al delegado de Colombia, cargo creado por el contrato, en el Consejo de la Compañía; rehusó al Presidente Doctor Núñez, durante las tribulaciones de la guerra de 1885, un empréstito de dos millones de francos, con los cuales se proponía dominar la revolución y evitar los desórdenes y ~~frases~~ catástrofe del Océano; pero, más que todo, había quedado latente el encono por la manera como M. de Cespedes llevó a cabo en 1882 la compra del ferrocarril de Tucumán, empresa en que adquirió la casi totalidad de las acciones (unas 68.500 sobre 70.000), dejando estas pocas y poca sin duda para conservar el carácter de empresa norteamericana, independiente de la del Canal, y operación en que se han siempre creído burlados todos los gobiernos, no han sucedido en este país.

Veide este concepto de que con el

contrato del 1878 se estipuló que, si el Canal de  
 Colón quedaba dentro de cierta zona a ambos lados  
 de la vía férrea, la Compañía debería enterarse  
 armonizadamente con la del ferrocarril, y que de la  
 indemnización que a ésta se le diese, correspon-  
 dería la mitad al gobierno de Colombia. El trazo  
 del Canal no sólo está dentro de esa zona,  
 que corta el ferrocarril en varios puntos.  
 Como es evidente que la Compañía no  
 merecía una no había de dar gratuitamente,  
 un permiso que le ~~perjudicaba~~ sin hacer  
 uso de sus derechos, debía inferirse que la  
 indemnización efectiva en el precio de 250  
 dollars a que pasó M. de Losada las acciones  
 de cien centos nominales. Esto es lo que siempre  
~~decía~~ este gobierno; en igual sentido opiné  
 en mis informes, juzgando que el hecho  
 justo y cierto se sobreponía a una redacción  
 quizás algo oscura o a la destreza de una  
 combinación financiera, si bien creía que  
 en el cálculo de la indemnización debía tenerse  
 presente que el ferrocarril había dividido,

de 16 ps; y M. de Suseps fue en mi sentir poco  
babil, cuando por la gran penuria del Tesoro  
Colombiano habia podido terminar el asunto  
con una suma relativamente pequeña.

Habría de ser recordado hoy a N. E. este  
Presidente, que tanto influye en la actitud  
presente del Gobierno colombiano, decidido ó  
no dispuesto a afrontar esta situación  
para obtener sumas o valores, que en su día  
le ayuden a redimir el papel moneda de  
ciertas partes o atender en alguna forma a la  
necesidad de su deuda interior.

El Presidente titular, Excmo. Aníbal, ha  
recibido significando de cerca desde su retiro de  
Cartagena las evoluciones relativas a la bonu-  
faria, y en sucesivos artículos publicados  
en el "Provenir" se ha ocupado extensamente  
en este asunto, en sus aspectos jurídico y  
económico, llegando hasta concluir que  
las decisiones de los Tribunales franceses  
no obligaban a Colombia, en su calidad  
de parte contratante, ni como sucesión de

soberanía ni por reciprocidad; que el contrato  
 había de hecho caducado, puesto que la Com-  
 pañia concesionaria carecía ya de capital;  
 que todo cuanto existía en el Estero- con-  
 strucciones, maquinaria, tierras baldías  
 cedidas, trabajos realizadas, todos estos valores  
 en suma (apreciados por la última Comisión  
 en 450 millones de francos), pertenecían  
 a la nación; que el Poder Ejecutivo no podía  
 conceder una próroga del contrato de 1878,  
 por cuanto sólo estaba legalmente autori-  
 zado para hacerlo, en caso de fuerza mayor,  
 independiente de la voluntad de la Compañia  
 o por estar realizadas la tercera parte de  
 las obras, condiciones no existentes; y que  
 por consiguiente sólo cabía celebrar un  
 nuevo contrato, legalmente inatacable y  
 aprobado por el Congreso, que fuese luego  
 válidamente transferido a la Compañia  
 Constructora, que de nuevo se organizase.

Siempre juzgué que el Sr. Núñez exagera-  
 ba algunos de estos extremos para su

hacer sentir a los actuales negociadores y  
 montañeses, que interviene en los negocios  
 de la Compañía, la necesidad de contar con  
 este Gobierno, y asegurarse además ciento y sesenta  
 de ventafas positivas; pero mostrando al  
 mismo tiempo dispuesto a favorecer la  
formación de nueva Compañía y toda  
 combinación que asegure la continuación  
 de los trabajos, sin menoscabo de los derechos  
 e intereses de la nación colombiana.

En ~~la~~ ~~misma~~ no se dieron bien cuenta  
 de esta actitud y de su significación, o al  
 menos M. Bonaparte ~~no~~ creyó dominar  
 la fácilmente, confiando demasiado  
 más en su argumentación y influencia.

Unos días pasó en Cartagena, confirió  
 con el Sr. Núñez, y no obstante, no se  
 ejerció el poder directamente a los  
 gustos de descender al detalle de los asuntos,  
 si limitara a generalidades, algunas  
 indicaciones concretas debió hacerle, cuando  
 M. Wyse ha dicho aquí que es demasiado



desconociendo así el terreno que pisaba. Su  
 llegada a esta Capital comenzó con la repro-  
 ducción de artículos o 'sultos' en 'La Nación', y  
 tuvo el gran desacierto de dirigirse a la  
 prensa: una larga carta al periódico quie-  
 rroso 'La Nación', conteniente afirmaciones  
 jurídicas; y otra al 'Telégrafo', en que como  
 hacia a acabar de imprimirse decía, en título  
 de confiado ('hora partista' lo calificaron  
 aquí), que Colombia le debía seis millones  
 de pesos fuera de otras ~~sumas~~ difíciles de  
 tener en cifras, cantidades cuyo origen con-  
 todavía equi un misterio, llamaba  
 a estas razones un artículo, que debía  
 haber era del Sr. Núñez, de cuya repetida  
 reproducción empujaba a imprecaciones  
 un poco L. L.  
 Ambas periódicos le contestaron duramente  
 y 'La Nación', en artículo escrito por  
 persona de la confianza del Sr. Núñez, y  
 terminaba diciéndole que, "conocido David, y  
 se le daba tiempo para entrar en camino de"

verdad y arrepentimiento". Malísima impresión fue la de escribir para el público, tal vez creyendo así imponer indirectamente su personalidad, pero el cálculo salió fallido, y parecía que toda negociación había de fracasar, aun antes de emprenderla. M.

Yse cambió, sin embargo, repentinamente de actitud: cortó la situación con nueva carta al "Telégrafo", en que consideraba a Colombia como su demandante, y que se ha estimado como una humilde retractación, al mismo tiempo que el encargado de Negocios de Francia manifestaba en nombre de él al Ministro de Relaciones Exteriores arrepentimiento por lo sucedido, y le preguntaba si continuaba propicio a pesar de la retractación, a lo que el Sr. Bolívar contestó que el gobierno de Francia apoya a la política que sostuvo en la prensa.

Tal es hoy el estado de cosas respecto al Sr. Yse, supervisor de hecho toda negociación ante las eventualidades de la política.

puesto que, acabado de reunirse el Congreso, toda la atención de estos hombres públicos está fija en la próxima elección que ha de hacer de Designado o persona que ejerza la Presidencia, en ausencia del Sr. Núñez.

Se esperaba que esta misión encomendada a M. Wyse por el Liquidador tercer trato, fues la continuación del Consejo interesa, no sólo a lo que tienen allí Compras reducidas ingentes anuales, sino al comercio universal y a la política internacional européa, especialmente del afro que los Estados Unidos de están al proyecto de Sierrafra.

M. Wyse visitó a todos los Representantes extranjeros aquí acreditados. Por su parte, contactando a indicación suya, le manifestó que, debiendo estar igualmente interesado en llegar a un acuerdo, el Comis representante de los caj itales invertidos y el gobierno de Colombia para que serían de poca utilidad los trabajos y valores

existentes en el Estado en caso de alarmas,  
 no me parecía hubiese necesidad de  
 mayor aliciente o recomendación, pero que,  
 sin embargo, podría contar con mi sincera  
 disposición, en cuanto pudiese favorecerle.  
 M. Wyse estaba todavía recién llegado, y  
 asistiendo en él desde el primer momento  
 un falso concepto de la situación, creí serle  
 respirándole que de la intervención del Congreso  
 no podía prescindir, puesto que el Sr. Núñez  
 había de ~~mantener~~ que "la prórroga  
 lla y plana era un imposible moral"; y  
 agregarle que todas las modificaciones que  
 Colombia pretenda en el nuevo contrato  
 serían fáciles detalles, en comparación  
 con el punto que consideraba cardinal,  
 esto es, el monto y forma de las sumas,  
 acciones nominadas o participación en la  
 empresa que exigiría de él reconociera. M.  
 Wyse pareció dueño de imponer su criterio  
 en estas cuestiones, pero al fin se le  
 debió convenir de que mi consejo no

iba descaimado.

No puedo tampoco poner en olvido que hay en España un número bastante importante de accionistas, y hay que Mr. Wyse ha evitado por su cambio de conducta el peligro de una fracaso de la negociación, se hace probable que el Gobierno prese la consideración de que por muy necesitado que esté de recursos financieros, no sería justo ni oportuno que autorizara con sus acciones o raciones la constitución de una nueva Compañía y el aporte de nuevos fondos capitales. Lo hacen esperar los párrafos relativos al Canal de Panamá, que contiene el mensaje que el Presidente Holguin acaba de dirigir al Congreso, y que V.B. podrá ver en los adjuntos recorte que acompañan al presente despacho.

En eu oportuno t. coe la honra  
de seguir infernaux a H. S. sobre el

curso de este importante asunto, y del  
que depende la formación o reorganización  
en Paris de la Compañía que haya de  
terminar tan grandiosa y útil obra.

Dios guarde a V. E. m. R. A.

Madrid 24 de Julio de 1830.

Miño Señor

B. L. M. de V. E.

En sus atentos y seguros servicios

J. Manuel P. de Calafra

Miño Señor

Ministro de Estado

DOCUMENTO NUMERO 8.

NOTA Nº 1, Sección de Política, al Excmo. Señor Ministro de Estado. El  
Cónsul de España, conforme al despacho que por cable, ha dirigido a  
S.E. con esta fecha, y da a conocer la situación del Istmo.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-  
1911.

N.º 1. Panama 3 de Enero de 1889  
 Sección de Política.

S

Doe

N.º 8

nº 19



A Excmo Señor Ministro de Estado

El Consul de España: Confirma  
 el despacho que, por cable, ha dirigido  
 a S. E., con esta fecha, y da a conocer  
 la situación del Puerto.

Por Depuración de S. E. en  
 consecuencia a este despacho se trasladó  
 a Real orden de S. E. el Ministerio  
 de Ultramar y otros asuntos  
 de S. E. (1889)



Política

Quinto Señor

Muy Señor mío: Por el  
 Plego de que se sirva Transmi-  
 tirlo a V.E., he dirigido hoy  
 al Quinto Señor Gobernador  
 General de la Isla de Cuba  
 el Despacho del Tenor siguiente:  
 "Gobierno teme próxima  
 "suspension trabajos canal,  
 " = Pide órdenes y fuerzas Bogotá  
 "y cooperacion Potencias Repa-  
 "racion obreros = Doce mil  
 "quedarán ociosos - Mil españoles  
 La circular que el Por  
 Secretario General del Gobierno

de este Depo Tamento me dirije  
con fecha de ayer, de la que tengo  
la honra de incluir adjunta copia  
hoja N.º 1. — así como, hoja N.º 2, la  
de mi contestacion — he me puesto  
en la necesidad de molestar la  
atencion de V. D. con el anterior  
despacho.

Dias he que las noticias  
que se reciben acerca de la  
situacion de la Compañia del  
Canal no son satisfactorias,  
no faltando a mas gentes  
que se encargan de presentar  
como alarmante la situacion,  
y esto es lo mas terrible, pues  
si llegaren a suspenderse los  
trabajos, los jornaleros, arras-  
trales por malos consejos,  
mas bien que guiados por su

propio criterio, y a la entera discrecion por la precaria situacion en que quedarian, se entregarian al pillaje y al desenfreno. Puede creerse que llegado el caso, no dejarán de emplear las matheclones, el fuego, y aun quizas tambien la dinamita, para llevar a cabo sus designios.

En doce mil se calcula  
el número de personas que  
viven de los trabajos del Canal.  
En este número están com-  
prendidos mil y quinientos  
dos mil negros, de los cuales  
contratados en la Antilla de Fran-  
cia poco más de un cinco y diez  
tantos negros y mulatos de las  
Antillas francesas e inglesas  
que, probablemente, harían

causa común con aquellos,  
 y todos ellos serían dirigidos  
 y alentados por gente ya  
 encastrada en la crimi-  
 nalidad. De esta última  
 clase, se cuenta en el Istmo  
 buen número, atraídos por  
 circunstancias que les son  
 favorables.

El número de Españoles  
que hacen su trabajo,  
que no bajaría de

Da N.º 8.

Des guant a' V. E. Muchos años  
 Panamá 3 de Enero de 1889.

Excmo Señor

B. L. M. de V. E.

En muy atento y seguro servicio

S. Prieto

Al Excmo Señor Ministro de Estado Madrid

## DOCUMENTO NUMERO 9.

NOTA Nº 60, Sección 3ª, de 22 de noviembre de 1890, al Excmo Señor Ministro de Estado de Bernardo E. de Colofán en que da a conocer cierta mala disposición hacia la compañía, por la conducta que había observado M.de Lesseps con los Gobiernos de Colombia.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

328  
Dic No 9

No 60

ción 3a

Amo Señor

Doc No 9

Muy o Señor mío:

En 24 de Julio último tiene la honra de  
dirigir a V. E. mi despacho 303, dando cuenta  
de la llegada de M. Lucien B. N. Wyse, con  
el objeto de obtener la concesión para la  
Construcción del Canal de Panamá. Consegui  
entonces algunas apreciaciones sobre la  
actitud en que se habia presentado M. Wyse,  
que parecia no muy conocedor del terreno  
que frisaba: cierta mala disposición hacia  
la Compañia, por la conducta que habia  
tomado M. de Lesseps con los gobiernos de Co-  
lombia, y la decisión de obtener ventajas  
pecuniarias en cambio de la nueva conec-  
ción, como reparación del pasado y sobre  
todo como ocasión de procurarse algun  
alivio fiscal.

Desde el primer momento manifesté a M. Wyse que no obtenía la prerrogativa directamente del gobierno y en el espacio de 15 o 20 días, como él se imaginaba, sino que había de intervenir en ello el Congreso, aui se le haría la concesión gratuitamente. No de sugeto muy persuadido de mis advertencias, confiando en sí mismo y en recomendaciones del Sr. Páez, pero en esta parte tampoco supe medir la actitud y manera de ser de este personaje, que suele limitarse a generalidades, dejando a los demás las respectivas responsabilidades consertras; así debió M. Wyse imaginar que algunas frases de cortesia podrían contrapesar las declaraciones y aspiraciones que él tenía en la cabeza públicamente eso en el "Fuerza" de Cartagena.

Comenzada la negociación con el Ministerio de Relaciones Internas, a cargo de M. Wyse por firmar unas bases que el Presidente había de someter al Congreso, y en que se hacía un reconocimiento de 8 millones de

francos, calculando cuatro más para la compra por el Gobierno de los terrenos e hipotecas que debieran expropiarse para el canalamiento del proyectado lago interior, aparte de otros cláusulas. Per apenas comunicadas dichas bases al Senado, se pudo ver que éste no se contentaba con ellas y presentaba mayores exigencias, al mismo tiempo que la prensa comenzó a dedicar largísimas columnas al asunto, en artículos de fondo y en reportajes o relaciones de entrevistas con abogados y connotados hombres públicos, notarios, sobre todo en cuanto opinión procedía del círculo afecto a la situación, mi criterio muy poco benévolo.

Interminable hubiera sido mi correspondencia, si hubiese pretendido informar a V.E. sobre todos los mil detalles que bajo el aspecto jurídico, económico o político, se aducían con gran prodigalidad de argumentos, no siempre desapasionados. El Senado, por su parte, nombró una Comisión



de cinco miembros y resultaron tres dictámenes: en uno se aconsejaba que nada se hiciera y se esperase el plazo de la caducidad en 1892; otro pedía nada menos, entre otras dadas, que el ferrocarril de Panamá, que de hecho pertenece a la Compañía del Canal; la mayoría exigía 30 millones de francos en dinero y 15 millones en acciones libres.

Convinieron estos dictámenes en Panamá, Panamá que sin intervención propia casi sólo vive del tránsito interoceánico, y supuso terrible crisis desde la publicación de los trabajos, se produjo grande excitación, en que no faltó alguno recuerdo de cierta latente idea de separatismo; murmuraron telegramas insistiendo en la necesidad de no dificultar por excepciones exigencias la reanudación de la obra; y se convino aquí en someter de nuevo el asunto a otra comisión del Senado.

El proyecto de ley de bases para el contrato, sancionado por ambas Cámaras, y que hoy es ya ley de la República, no ha sido



333  
y sena acentuado, aún para estos hombres,  
públicas, predecir cual será el resultado  
de estas futuras gestiones de la Comisión, pues  
la opinión propia de Senadores y Diputados  
no parece muy dispuesta a doblegarse de un  
do. El Gobierno tampoco querrá asumir por  
sí mismo toda la responsabilidad, así  
que mucho dependerá de las indicaciones  
que haga el Sr. Múner, que es de esperar sean  
esta vez más precisas que de costumbre. Algo  
se hará indudablemente, aunque hay que  
temer algunas dificultades.

El procedimiento más eficaz sería el de  
celebrar un contrato con Mr. Wyse, para cuya  
aprobación por las Cámaras se podría hacer  
valer la razón política, en lugar de después  
discutir libremente el asunto, como en las  
últimas sesiones. Pero, ¿podrá celebrarse un  
contrato con Mr. Wyse? Esto, dicho para su  
decirlo a T. B., se ha cuidado poco de cultivar  
personalmente simpatía; ha seguido en el  
propósito de hacer publicaciones, la última

de las cuales acompañó a B.; no se ha acercado  
 a un solo miembro de las Cámaras, pretendiendo  
 que las Comisiones legislativas se dirigieran a  
 él; ha desconocido la situación, hasta el punto  
 de que el día mismo en que me decía que todo  
 lo esperaba del Sr. Núñez a quien - había  
 escrito muchas verdades, leía yo en un artículo  
 de este último en el "Peruero", marcando la  
 idea que aquí parecele de que, si hay dinero  
 para conseguir 900 millones, no defienda de  
 realizarse la operación por 150 ó 200 millones  
 más que pide Colombia; y en su última  
 publicación ha llegado a establecer la relación  
 como una transacción. Oportuna suculca y  
 firmar un contrato, pero entonces lo hará  
 en detrimento de esa inflexibilidad de carácter  
 de que ha alardeado pública e innecesaria-  
 mente.

"Siempre será de sentirse que no sea Mr. Wyke  
 el intermediario de la negociación", terminaba  
 diciendo el Sr. Núñez en aquel artículo,  
 confirmando una tendencia ya aquí

nacida de prescribir de la preco o doble tesura  
de Mr. Wyse, y presentar directamente al Equi-  
dad de las bases de Colombia. ~~Prescribe, sin~~  
embargo, que la Comisión de Panamá logre  
recomendar las cosas en un sentido más ven-  
tajoso, pero a la fortuna de ese apoyo oportuno  
y de última hora se deberían exclusivamente  
las atenuaciones que puedan ahora lograrse  
en las condiciones de esta República.

Dios guarde a V. E. m. l. a. s.  
Bogotá 22 de Noviembre de 1890.

Muito Señor

B. L. a. V. de H. E.

En más atento servicio

Bernardo de Calafra

Muito Señor

Ministro de Estado

DOCUMENTO NUMERO 10.

De 20 de diciembre de 1890, Sección 5ª, nº 3, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M., da cuenta de la terminación feliz de la negociación sobre prórroga para la construcción del Canal de Panamá.

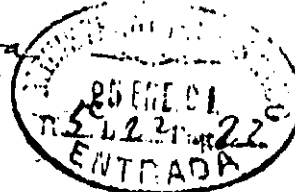
**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

337

- 12 -

Nº 3. Bogotá D. C. de Colombia 1978

Sección 3



Doc. N° 10

13

Al Señor Sr. Ministro de Interior

El Ministro Residente del M.

Terminación feliz de la  
negociación sobre próroga  
para la construcción del  
Canal de Panamá.



En su nombre

Luis A.

Como se sabe la importancia  
que en virtud de contrato celebrado  
en 1973, tiene a la construcción  
del Canal de Panamá, y la posibilidad

Muy Señores

Muy Señores

En mi anterior despacho de 22 de  
 Noviembre tuve la honra de exponer a  
 V. E. la situación en que se hallaba la  
 negociación sobre prórroga para la  
 construcción del Canal de Panamá; el cual  
 nada después de interminables discusiones,  
 una ley me presentaba grandes exigencias,  
 y contra las cuales nada pudo lograr  
 la tesura y actitud poco simpática de  
 M. Lucien A. B. Wyse; al mismo tiempo  
 que era convocado el Congreso a sesiones  
 extraordinarias en espera de la sanción  
 de Panamá, compuesta del Sr. Obispo,  
 del ingeniero Cava y de otros respetables  
 personajes a quienes tuve el gusto de  
 tratar.



Todavía después de la llegada de estas  
 últimas, puso Mr. Wyse en riesgo el éxito  
 por un acto de intemperancia y desobediencia  
 con el Dr. Polk, Ministro de Relaciones Exte-  
 riores, hasta el punto de que esta intemperancia  
 al Presidente que como asunto de dignidad  
 nacional se prescindiera de Mr. Wyse y se  
 retirara del Congreso una ley de autoriza-  
 ción al Gobierno, para tratar directamente  
 con el Licitador. El Presidente creyó, sin  
 embargo, más prudente y nuevo supuesto  
 a contratiempo el someter a la sanción  
 legislativa un contrato firmado con el Dr.  
 Wyse, para evitar que volviere a guisa  
 el asunto sometido a la consideración de los legi-  
 sladores, y el Dr. Polk de con licencia con tal  
 de no ser el quien en adelante se ocupa-  
 ría con Mr. Wyse.

No poco trabajo costó a la Comisión  
 de Comercio llegar en estas circunstancias  
 de guerra y de fondo a soluciones, concien-  
 tadoras, pero el asenso al fin se

y simpáticos Obispos de Panamá fue  
grande, y por fin se llegó a un acuerdo  
que en ningún modo habría obtenido el  
negociador M. Wyke.

Además tengo la honra de remitir  
a V. E. el contrato que sin modificación  
alguna ha sido aprobado por la  
Comisión (anexo N.º 1), y que no sólo es  
mucho más ventajoso que la que  
se le dio antes de la llegada de la  
Comisión de Panamá (anexo N.º 2),  
sino todavía más favorable que las  
primeras bases que se ofrecieron a  
el gobierno M. Wyke a su llegada.

Falta ahora la segunda parte  
del importante problema, y es que el  
Ecuador logre allegar lo capitales  
y constituir una nueva Compañía  
para proseguir los trabajos del Canal,  
que tanto interesa al comercio mun-  
dial. Aquí, aún en las regiones oficiales,  
hay algún recelo a este respecto, pero

tiempos de desconfianza absoluta, una vez que el nuevo proyecto con esclusas presenta facilidades técnicas y grande economía sobre el canal a nivel, sin contar con el inmenso material acumulado en el Estero, con la importancia inmensurable de las obras ya realizadas y con la reforma de la administración.

De todas maneras, ya el asunto queda confiado a los esfuerzos financieros, que se harán en la forma, pues en cuanto Colombia se ha conseguido la prórroga en condiciones bastante mejoradas y distintas de las pretensiones que hasta la salida de la Comisión de Panamá habían prevalecido.

Mr. Wyse sale dentro de tres días para Panamá y París.

DWS

DOCUMENTO NUMERO 11.

**CONTRATO ROLDAN-WYSE**, de 10 de diciembre, primera prórroga Ley 107 de 1890 por la cual el Congreso de Colombia aprueba un contrato.

**Fuente:** Revista Lotería, número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 26-28.

343

Doc No. 11

## Contrato Roldán-Wyse

Doc. N° 11

1890, diciembre 10.—

(Primera prórroga)

LEY 107 de 1890

por la cual se aprueba un contrato.

El Congreso de Colombia.

### DECRETA:

*Artículo único.* Apruébase en todas sus partes el contrato que reforma el de 23 de Marzo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, celebrado entre Su Señoría el Ministro de Relaciones Exteriores y el señor Luciano N. B. Wyse, como Apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que a la letra dice:

"Antonio Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Excelentísimo señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará "el Gobierno", y Luciano N. B. Wyse, Comandante de Marina, Ingeniero Concesionario primitivo del Canal Interoceánico y Apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta del poder otorgado en París, con fecha diez y nueve de Mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "el Concesionario", han convenido en reformar el contrato de 23 de Marzo de 1878, para la apertura de un Canal Interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 28 del mismo año, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

"Artículo 1º.—El Gobierno concede al Liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá una prórroga de diez (10) años, dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el Canal, bajo las siguientes condiciones:

1º—El Concesionario se compromete a traspasar todo el activo social de la Compañía en liquidación a una nueva Compañía que se encargue de concluir la obra del canal interoceánico;

"2º—La Nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente a más tardar el día 28 de febrero de 1893;

"3º—El Concesionario o quien sus derechos represente, suministrará al Gobierno Nacional en Panamá, la suma de diez mil pesos (10.000) mensuales en moneda colombiana de 0,835, para el sostenimiento de doscientos cincuenta (250) hombres que el Gobierno se compromete a destinar, de la guarnición militar del Departamento de Panamá, a la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, a la protección del tránsito interoceánico.

"En el caso de que la Compañía necesite un número mayor de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento; pero será también de cargo de la Compañía

344

fía el gasto que este mayor número de hombres ocasione, en proporción a la base ya establecida.

"La Compañía se obliga a suministrar locales adecuados para el alojamiento de las tropas en aquellos puntos de la línea donde el Gobierno no los tenga de su propiedad.

"Queda en estos términos modificada la parte final del Artículo 8º del Contrato primitivo de privilegios;

"4º.—La navegación en los lagos que hagan parte del canal se permitirá a las embarcaciones menores, de acuerdo con los reglamentos que para ese efecto expida la Compañía. Esta no será responsable por los riesgos inherentes a esta navegación.

"La policía interna de los lagos será reglamentada oportunamente por el Gobierno, teniendo en cuenta los intereses generales de la Empresa;

"5º.—La Compañía se obliga a establecer el tránsito por medio de puentes o barks, como a su juicio sea más practicable, en la boca del Río Grande; y si por consecuencia del tráfico de buques se dificultare más tarde el paso por este punto, la Compañía lo restablecerá entre Emperador y el Arraiján, a satisfacción del Gobierno.

"Artículo 2º.—Fuera de las tierras baldías cedidas gratuitamente por el Contrato de 1878, las expropiaciones de terrenos, edificios y plantaciones que se necesiten para el Canal y sus anexidades, se harán por el Gobierno, por cuenta de la Compañía de conformidad con la condición 9a. del Artículo 1º del citado Contrato aprobado por la ley 28 de 1878.

"Dichas expropiaciones se harán con toda la prontitud que permite la legislación del país sobre la materia, y los objetos expropiados se entregarán inmediatamente al Concesionario o a quien sus derechos represente.

"Artículo 3º.—El Gobierno se encarga también de hacer las gestiones necesarias para que se restituya a la nueva Compañía la posesión completa de los terrenos pertenecientes a la Compañía en liquidación ocupados indebidamente por particulares, y a promover la declaratoria judicial de que no tienen derecho a indemnización alguna los individuos que, sin previo consentimiento, han construido o sembrado sobre los terrenos comprados por la Compañía del Canal en liquidación, para los trabajos de excavación e instalación, o para el depósito de tierras y despojos de sus obras.

"Artículo 4º.—En compensación del servicio que el Gobierno consiente en prestar, de acuerdo con los dos artículos que anteceden, el Concesionario o quien represente sus derechos, pagará al Gobierno diez millones de francos (Fs. 10.000.000) en oro y le cederá además gratuitamente cinco millones de francos (Fs. 5.000.000) en diez mil (10.000) acciones beneficiadas de la nueva Compañía, de a quinientos francos (Fs. 500) cada una, libres de todo gravamen y que ganen el mismo interés de las acciones ordinarias. Las expresadas diez mil (10.000) acciones quedarán adheridas al talón respectivo, hasta que las acciones ordinarias hayan sido cubiertas íntegramente, pero el Gobierno tendrá derecho de enajenarlas o gravarlas cuando le convenga, dando aviso a la Compañía.

"Parágrafo. Los diez millones de francos (Fs. 10.000.000) a que se refiere este artículo los pagará el Concesionario o quien sus derechos represente, en cinco contados iguales con un año de término entre uno y otro; debiéndose pagar el primero tres (3) meses después de que se constituya definitivamente la nueva Compañía de conclusión del Canal, conforme a la condición 2a. del Artículo 1º de este Contrato. De esta suma se deducirá la de dos millones quinientos mil francos (Fs. 2.500.000) y sus intereses vencidos hasta la fecha de la aprobación del presente Contrato, que el Gobierno adeuda a la Compañía en liquidación por el empréstito de 1883, haciendo la deducción previamente para fijar la cuantía de los cinco conta-

dos de que se ha hablado. Con este pago quedará definitivamente cancelado dicho empréstito.

"Artículo 5º—El Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de administración de la Compañía, conforme al Artículo 20 del Contrato vigente, tendrá en la nueva Compañía que se organice para la conclusión del canal, las mismas ventajas y atribuciones que se conceden a los otros administradores por los estatutos de la Sociedad; pero ni dicho Delegado ni el Agente oficial del Gobierno residente en el Istmo, podrán hacer publicación alguna sobre los negocios de la Compañía sin autorización expresa del Gobierno:

"Artículo 6º—Si la nueva Compañía de conclusión del canal no se organiza ni se reanudan los trabajos de excavación del Canal dentro del plazo fijado en la condición 2a. del Artículo 1º, caducará el Contrato vigente y entrará la República en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del Canal y las anexidades que le corresponden de acuerdo con el Artículo 23º del Contrato de 1878.

"Parágrafo 1º—Es entendido que caducará igualmente el Contrato y se cumplirá lo dispuesto en este Artículo, si en cualquier tiempo antes del 28 de Febrero de 1893, no habiéndose formado la Compañía para la conclusión del Canal, el representante legal de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, en liquidación, ó quien represente sus derechos, abandona la conservación de las obras, matrices y edificios que hoy existen en el Istmo pertenecientes a dicha Compañía.

"Parágrafo 2º—Se entenderá abandonada la conservación de los objetos expresados en el parágrafo anterior, cuando el representante legal de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, en liquidación, ó quien represente sus derechos, retire el cuerpo de empleados que tiene actualmente en el Istmo ó deje de hacer los gastos necesarios para evitar que tales objetos se pierdan ó dañen.

"Parágrafo 3º—Es entendido además que los edificios, materiales, obras y mejoras que deben pasar al dominio de la República en los casos previstos en este Artículo y conforme al 23 del Contrato de 1878, serán inalienables y deberán ser entregados en buen estado, salvo el deterioro por razón del uso, de fuerza mayor ó caso fortuito.

"Artículo 7º—Cuando la Compañía de conclusión del canal esté legalmente organizada y haya reanudado los trabajos de conformidad con lo establecido en la condición 2a. del Artículo 1º de este Contrato, el Gobierno le adjudicará, en el Departamento de Panamá, las doscientas cincuenta mil (250.000) hectáreas de tierras baldías que por resoluciones ejecutivas se ha declarado que le corresponden, y le entregará los títulos respectivos, siempre que se cumplan por parte de la Compañía las formalidades legales sobre la materia.

"Artículo 8º—La fianza de seiscientos cincuenta mil francos (Fs. 750.000) otorgada por la Compañía del Canal, de acuerdo con el Artículo 2º del Contrato, vigente queda subsistente en seguridad del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dicho Contrato y de las que contrae el Concesionario en virtud del presente.

"Artículo 9º—Todos los derechos y obligaciones constituidos por el Contrato de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por la ley 28 del mismo año, subsistirán en todo su vigor y fuerza sin más limitaciones ni modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

"Artículo 10º—El presente Contrato necesita para llevarse a efecto, de la aprobación del Excelentísimo Señor Presidente de la República y de la del Congreso.

"Hecho en doble ejemplar en Bogotá, a diez de Diciembre de mil ochocientos noventa.

(Ido.) Antonio Roldán.

(Ido.) Lucién N. B. Wyse.

DOCUMENTO NUMERO 12.

Sección 5ª nº 5, de 15 de enero de 1891, sobre Comisión para la concesión de la prórroga.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.



347

D<sup>o</sup> N. 12N. 5  
reion 5<sup>a</sup>

Muy Señor -

Muy Señor mío:

Aunque en mi despacho N. 63 de  
20 de Diciembre último tiene la honra de  
poner en conocimiento de V. E. el texto del  
Contrato firmado por el Ministro de  
Relaciones Exteriores y el Sr. Bonafante  
Wise, sobre prórroga para la construcción  
del Canal de Panama creo oportuno  
remitir hoy a V. E. la ley que lo aprueba,  
y a la L. 10<sup>a</sup> de las, publicadas en el  
oficial número del Diario Oficial.

Este ejemplar del periódico Oficial  
contiene también la ley 112, por la cual  
se aprueba otro convenio celebrado con  
el representante de la Compañía de  
Ferrocarril de Panama, de hecho prope-  
dad de la Compañía del Canal, y que

tiene por objeto la estipulación de ciertas franquicias o ventajas en el transporte de productos colombianos.

La Comisión presidida por el Dr. Nieto fue enviada a esta Capital para obtener del Sr. Nieto las Condiciones moderadas para la franquicia, que el Dr. Nieto era ya impotente para conseguir. Fue recibida a su regreso a Panamá con entusiasmo y convecciones. El desarrollo de esta cuestión es ahora problema de los mercados europeos y de las negociaciones financieras en París; pero como prueba de que no fuésemos al extranjero por la desafortunada actitud en que el Dr. Nieto se colocó aquí desde un principio, podré añadir que todavía en sus últimos momentos de residencia ha empleado medio de alivio en sus tratos en sus conversaciones con las autoridades de la corte, y saliendo de Colombia sin dirigir siquiera una carta de despedida al Doctor Nieto, el cual se ha resentido de este proceder. M. Nieto se ha portado sin duda así, como de costumbre de los contrariados que aquí sufren y que

ninguno medio personal de su poder en  
 fuego para vencer o modificar. Pero  
 pareceme en todo caso una falta de habili-  
 dad y de tacto el no haber procurado dejar  
 una grata impresión en personas promi-  
 nentes que, por ser muy jóvenes, pudiesen  
 llegar a intervenir en asuntos relacionados  
 con los intereses de una nueva Constitución  
 que, no estando aun siquiera firmada,  
 puede todavía más necesitar de estas  
 autoridades a cargo y responsabilidad.  
 Dile, por ende a B. en La P  
 a Bogotá, el día de hoy de 1891.

Mito León  
 B. & M. de P. E.

En más atento servicio

Alonso de la Cruz

Mito León

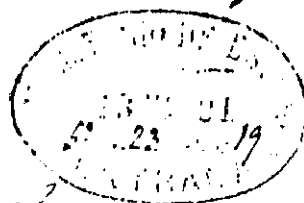
Ministro de la P. E.

DOCUMENTO NUMERO 13.

Sección 5ª, nº5, de 15 de enero de 1892, Al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. sobre Ley que aprueba el contrato de prórroga para la construcción del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

Doc No 13 351 137  
Nº 5. Bogotá 15 Enero 1897.  
Sección 5ª



Al Sr. Ministro del Interior

El Ministro Accidental de Lr.

Ley que aprueba el  
Contrato de prórroga para  
la construcción del Canal  
de Parícuti

Enterado



Hecho el 17 de Mayo

N.º 5

Recibido en

San Luis

Muy señores míos:

En Vicuña quedaba sancionada la  
Ley que autoriza al Gobierno para  
modificar y prorrogar, mediante las condi-  
ciones que estime equitativas y convenientes,  
el plazo concedido para organizar la  
nueva Compañía del Canal de Panamá  
por el Contrato N.º 1.º de 1890, el cual aspiraba  
en Pedro Martínez.

Como se sigue con un gran interés las  
grandes perspectivas de la obra, la  
Mancha el presidente de la República  
concedido la prórroga, porque a mi ha  
no puede menos de proporcionar favorable-  
lo que tienda a facilitar el trabajo por la  
construcción, pero a la vez, para la  
territo y de tener forma para el supe-

que pueda originarse, por el monto de  
 nuevos, una compañía nueva. Por eso, el  
 artículo 3.º de la citada ley rectora am-  
 plíamente también al futuro para  
 celebrar un nuevo contrato, que no necesitará  
 de la aprobación del Congreso, en virtud  
 de una autorización y de que pueda consti-  
 tuir una nueva compañía, si la de  
 antes fuese

En París, la gestió el Encargado de  
 Negocios de Francia, M. Mancini, pero el  
 Ministro de Relaciones Exteriores me dijo  
 que no se ocupaban en la negociación  
 del nuevo contrato, hasta la llegada de M.  
 Mancini, que está ahora en el Extranjero,  
 enviado por el Liquidador M. Moncheville.

Díese

**DOCUMENTO NUMERO 14.**

Bogotá, miércoles 5 de abril de 1893, Diario Oficial, número 9, 125,  
año XXIX: Prórroga Suárez-Monge.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2339 IIA.  
Años 1893-1894.



AÑO XXIX.

Bogotá, miércoles 5 de Abril de 1893.

## CONTENIDO.

### MINISTERIO DE GOBIERNO.

Contrato aprobado..... 43

### MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Canal de Panamá.—Prórroga concedida a la Compañía en liquidación..... 43

### Ministerio de Relaciones Exteriores.

#### CANAL DE PANAMA.

Prórroga concedida a la Compañía en liquidación.....

Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico.—Bogotá, 17 de Febrero de 1893.

A Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.—Bogotá.

El breve espacio de tiempo que nos separa del 28 de Febrero, fecha en que ha de caducar el contrato de 10 de Diciembre de 1890, hace que sea un tanto difícil establecer las bases de un nuevo acuerdo que tengo el honor de pedir al Gobierno en nombre del señor Liquidador de la Compañía del Canal Interoceánico.

Por tales motivos, cuyo valor se surte. Vuestra Excelencia pondera, motivo me otorgue un aplazamiento de duración igual a la de las negociaciones necesarias tendientes a la celebración de un último contrato de prórroga.

Sirvome de esta oportunidad para hacer a Vuestra Excelencia nuevas protestas de mi elevada consideración y respetuosa de Vuestra Excelencia respetuoso servidor,

FRANÇOIS MANGE,  
Delegado del señor Monchebri.

República de Colombia.—Ministerio de Relaciones Exteriores.—Bogotá, 18 de Febrero de 1893.

Al señor Francisco Mange, Delegado del señor Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá.—Bogotá.

Al memorial que dirigiste usted ayer a este Ministerio, he recibido la siguiente resolución:

“República de Colombia.—Poder Ejecutivo nacional.—Bogotá, 18 de Febrero de 1893.

“Visto el memorial dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores por el señor Francisco Mange, Delegado del señor Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, memorial en que se solicita un plazo provisional dentro del cual puedan tratarse, con la detención que el asunto requiere, las bases de una nueva prórroga para organizar otra Compañía y continuar el Canal; y

#### CONSIDERANDO:

“Que la Ley 91 de 1892 autoriza ampliamente al Gobierno de la República para prorrogar, mediante las condiciones que estime equitativas y convenientes, el plazo concedido por el contrato de 1890;

“Que la ley no fija la duración de la nueva prórroga, pidiendo al Gobierno conceder el tiempo que juzgue útil de acuerdo con las circunstancias;

“Que aun cuando el señor Mange llegó a esta ciudad hace algunos días, no ha sido posible comenzar a tratar sobre las propuestas que él ha de presentar al Gobierno en solicitud de la nueva prórroga;

#### EN CONSECUENCIA:

“Concederse al señor Francisco Mange, Delegado del señor Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, un plazo de un mes, que comenzará a contarse el 28 del mes corriente, dentro del cual puedan concluirse las gestiones a que hayan de dar lugar las propuestas sobre la prórroga de que trata la Ley 91 de 1892.

“Este plazo provisional se considerará incluido en la prórroga principal, caso de que ésta se conceda; de modo que el mes de Marzo próximo será computado en el tiempo que pudiese concederse al Liquidador de la Compañía del Canal para organizar una nueva Compañía y continuar los trabajos de la obra.

“Comuníquese.

“M. A. OARO.—El Ministro de Relaciones Exteriores, Marco F. Suárez.”

Lo que tengo el honor de comunicar a usted, suscribiéndome con consideración distinguida,

De usted obsecante servidor,

Marco F. Suárez.

Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico.—Bogotá, 28 de Marzo de 1893.

A Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.—Bogotá.

Con motivo de las dificultades en las comunicaciones telegráficas y del poco tiempo que disponemos, tengo el honor de solicitar de la benevolencia de vuestro Gobierno una prórroga de 15 días, contados del 1.º al 16 del mes próximo, que me permitan aguardar con toda seguridad las instrucciones del señor Liquidador sobre los puntos que aun nos dividen y que han retardado la firma del contrato.

Ruego a Vuestra Excelencia se digna aceptar con la protesta de mi mayor consideración la expresión de los más altos sentimientos de respeto de su muy obsecante servidor.

FRANÇOIS MANGE,  
Apoderado del señor Monchebri.

República de Colombia.—Ministerio de Relaciones Exteriores.—Bogotá, 28 de Marzo de 1893.

Señor Don Francisco Mange, apoderado del señor Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá.

Tengo el honor de contestar la atenta nota de usted, fecha de hoy mismo, comunicándole que el Gobierno ha resuelto conceder al señor Liquidador de la Compañía del Canal una nueva prórroga parcial de los días que sean necesarios para que usted reciba por telégrafo las instrucciones respectivas acerca de los dos puntos que hoy retardan la terminación definitiva del contrato.

Con sentimientos de distinguida consideración me repito del señor Omiñón obsecante servidor.

Marco F. Suárez.

CONTRATO SOBRE CONCESIÓN DE UNA PRÓRROGA A LA COMPAÑÍA DEL CANAL DE PANAMÁ EN LIQUIDACIÓN.

Marco F. Suárez, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por Su Excelencia el Vicepresidente de la República y en virtud de las facultades que concede el Poder Ejecutivo la Ley 91 de 1892, por una parte, que se adelante se llamará “al Gobierno,” y Francisco Mange, Legado, Director de los servicios de la Liquidación en el Istmo, Delegado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, en virtud de los poderes otorgados en París el 24 de Enero de 1893, por otra parte, que se lo sucesivo se llama-

re “El Concesionario,” han convenido en reformar los contratos de 23 de Marzo de 1878 y de 10 de Diciembre de 1890 para la apertura de un Canal Interoceánico al través del territorio colombiano, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

Artículo 1.º La prórroga de diez años concedida en el artículo 1.º del contrato de 1890 al Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, queda vigente con las condiciones allí estipuladas, salvo la segunda que se modifica prorrogando hasta el 31 de Octubre de 1894 el término dentro del cual debe constituirse la nueva Compañía y reanudar los trabajos del Canal de una manera seria y permanente.

El plazo de diez años comenzará a correr desde el día de la constitución definitiva de la nueva Sociedad.

Artículo 2.º El Concesionario, a quien represente sus derechos, reconoce la validez de los contratos anteriores y del contrato actual, y se obliga a practicar en Francia todos los actos necesarios para asegurar esa validez. Estas operaciones deberán estar concluidas, a más tardar, el 31 de Agosto próximo.

Artículo 3.º En compensación de la prórroga que el Gobierno consiente por el artículo 1.º, y para indemnizarle de las ventajas que deja de realizar por tal motivo, el Concesionario, a quien represente sus derechos, reconoce a favor de la República una suma de dos millones de francos en oro (2.000.000 francos), la que, agregada a los diez millones previstos en el artículo 4.º del contrato de 1890, constituye un crédito total de doce millones de francos (12.000.000 fr.), en favor de Colombia, sea en contante los cinco millones de francos (5.000.000 francos), en diez mil acciones, estipuladas igualmente en el artículo precitado.

Artículo 4.º Las partes contratantes convienen además en que de los doce millones que se acaban de mencionar en el artículo precedente, se deducen la suma de cuatro millones de francos que el Gobierno colombiano y el Tesoro del Departamento de Panamá deben a la Compañía en liquidación; por el empréstito de 1883 y sus intereses; y por servicios y materiales suministrados a la Administración de dicho Departamento de 1881 a 1892. En consecuencia esta suma queda definitivamente extinguida, dejando

a la República libre de toda obligación tal suceso, y reduciéndose a ocho millones de francos en oro (8.000.000 fr.) la suma que la nueva Compañía debe pagar al Gobierno.

NUMERO 9,125.

**Artículo 5.º** Las ochocientos mil francos a que se refiere el artículo precedente serán pagados por el Concesionario a par que represente sus derechos, de la manera siguiente:

150,000 francos el 31 de Agosto de 1893.  
300,000 francos el 31 de Octubre de 1893.  
300,000 francos el 31 de Diciembre de 1893.

El resto se pagará en cuatro contados, con un año de plazo entre cada contado y el siguiente; debiendo efectuarse el primero tres meses después que la nueva Compañía de explotación del Canal se constituya definitivamente. El primero de estos contados será de un millón quinientos mil francos (1,500,000 frs.), y los otros tres de dos millones cada uno (2,000,000 frs.).

**Artículo 6.º** La República entrará en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de la obra misma del Canal y de las anexidades que le correspondan de acuerdo con los contratos de 1878 y 1890, en cada uno de los casos siguientes:

Si la nueva Compañía no se organiza en el término fijado por el artículo 4.º del presente contrato;

Si no se reanuden los trabajos en los términos fijados por el mismo artículo;

Si la Liquidación vende los bienes que deben pertenecer a la República en caso de caducidad, o abandona su conservación, todo conforme a lo estipulado en los contratos anteriores, salvo los deterioros provenientes de uso, de fuerza mayor o de caso fortuito;

Si no se forma el inventario de que trata el artículo 7.º del presente contrato, o

Si no se cumplen las condiciones del artículo 2.º del mismo contrato.

**Artículo 7.º** En el Istmo se levantará un inventario general de los bienes de la Compañía en liquidación, el cual comprenderá indistintamente tanto los bienes que deban quedar de propiedad del Gobierno en caso de caducidad, como los que deben quedar de propiedad de la Compañía en liquidación. Se entiende que el material rodante y flotante será comprendido en este inventario, que deberá hacerse de acuerdo con el Agente del Gobierno en Panamá, y estar terminado, a más tardar, el 31 de Agosto de 1893.

**Artículo 8.º** La suma de ochocientos cincuenta mil francos (750,000 frs.), depositada de acuerdo con el contrato de 1878 por la Compañía del Canal y confirmada por el contrato de 1890, será mantenida como garantía del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dichos contratos y de las consentidas por el Concesionario en virtud del presente.

**Artículo 9.º** Las diferencias que sobrevengan entre las partes contratantes con motivo del presente contrato o de los anteriores, serán sometidas a la Corte Suprema de Justicia de Colombia.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 145 de 1886, el Concesionario renuncia a intentar reclamación diplomática en lo tocante a los deberes y derechos provenientes de los tres contratos, salvo en el caso de denegación de justicia.

**Artículo 10.** Todos los derechos y obligaciones resultantes del contrato de 28 de Marzo de 1878 y del contrato de 10 de Diciembre de 1890 para la excavación de un Canal interoceánico, al través del territorio colombiano, aprobados por la Ley 26 de 1878 y por la Ley 107 de 1890, subsistirán en toda su fuerza y vigor, sin otras modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

**Artículo 11.** El Concesionario declara que acepta todas las estipulaciones del presente contrato que imponen obligaciones especiales al Liquidador, así como las que afectan a la Compañía que puede establecerse.

**Artículo 12.** El presente contrato requiere para su validez ser aprobado por Su Excelencia el Vicepresidente de la República. Hecho en doble ejemplar, en Bogotá, a cuatro de Abril de mil ochocientos noventa y tres.

Mano F. Suárez.—FRANCIS MANGE.

Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, 4 de Abril de 1893.

Aprobado.

(L. B.) M. A. CADO.—El Ministro de Relaciones Exteriores, Manco F. Suárez.

## PODERES.

Porante los infrascriptos Manlio Champetier de Ribes y su colega, Notarios de París, compareció el señor Achille Monchicourt, Liquidador, vecino de París, que vive en el número 2 de la calle de Pigalle, obrando en nombre y como único Liquidador, con los más amplios poderes de la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá, cuyo domicilio está en París, en la calle de Caumartin, número 46, y últimamente cambiado por el número 63 bis, de la calle de la Victoria, funciones a cuyo desempeño ha sido llamado por decisión del Tribunal Civil del Sena de fecha 8 de Marzo de mil ochocientos noventa, según se ha declarado, quien por el presente le ha constituido por mandatario suyo al señor Francis Mange, Director de los Departamentos de la Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, residente en Panamá, a quien con tal carácter, da poder para que solicite del Poder Ejecutivo de la República de Colombia (antes Estados Unidos de Colombia) la prórroga del plazo otorgado para la Constitución de una Sociedad que lleve a remate el Canal de Panamá, y para la continuación de los trabajos de conservación al tenor de la Ley de 10 de Diciembre de 1890.

Para que haga cuantas gestiones fueran necesarias ante el Gobierno de la República de Colombia, firme y eleve peticiones y recursos, para que ejerte, otorgue y firme cualquier contrato complementario que el mismo señor Mange juzgue bueno.

Para que trate con el Gobierno de Colombia todas las cuestiones y asuntos en que el Gobierno mismo y la Compañía del Canal de Panamá se encuentran respectivamente interesados y para que entre en toda clase de convenios y arreglos, admita y firme toda clase de conveniencias.

Todo con la reserva de que de los contratos complementarios, acuerdos, arreglos y convenios celebrados por el señor Mange no habrá de resultar contra la dicha Liquidación de la Sociedad actual, salvo aprobación especial, ninguna responsabilidad que hubiera sido exigible con anterioridad a la Constitución de la nueva Sociedad para la conclusión del Canal Interoceánico.

Asimismo le faculta para que de conformidad con lo que se deja establecido, haga cuanto el señor Mange considere útil para las negociaciones, prórroga y convenios.

El anterior poder se ha extendido sobre la póliza que al efecto fue presentada y que ha sido devuelta, en París, en la Oficina del Canal Interoceánico de Panamá, en la calle de la Victoria, número 63 bis, a veintiocho de Enero de mil ochocientos noventa y tres.

Leído que le fue el otorgante, lo firma con los Notarios.

MONCHICOURT.  
CHAMPETIER.  
HATIN.

Visto para la legalización de la firma de los señores Champetier de Ribes y Hatin. París, 25 de Enero de 1893.

Por impedimento del Presidente del Tribunal Civil de 1.ª instancia del Sena,

DAVERNOY.

Visto para la legalización de la firma del señor Davenoy que aparece en este documento.

París, 26 de Enero de 1893.  
Por delegación del Guardasellos, Ministro de Justicia, el Jefe de Sección.

DONÉ.

El Ministro de Relaciones Exteriores certifica que es auténtica la firma del señor Doné.

París, 26 de Enero de 1893.  
Por el Ministro y por el Jefe de Sección delegado,

E. COMPI.

N. B.—La anterior firma fue legalizada en París por el Canal General de Colombia en aquella capital.

(Hay cinco sellos).

Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico.—Bogotá, 4 de Abril de 1893.

A Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.—Bogotá.

Tengo el honor de confirmar a Vuestra

Excelencia, de acuerdo con la petición que se dignó hacerme, el remito de un despacho telegráfico, fechado en París el día primero de Abril de 1893, por medio del cual el Señor Liquidador me declara que acepta todas las condiciones insertas en el contrato de prórroga que acaba de firmarse, así como que consiente a las obligaciones en él contenidas, relativas a la Liquidación, como a las que tienen relación con la nueva Compañía que pudiera organizarse.

Ruego a Vuestra Excelencia se digne aceptar con las seguridades de mi más alta consideración la expresión de los sentimientos más respetuosos de su muy atento servidor.

FRANCIS MANGE,  
Apoderado del Señor Monchicourt.

**DOCUMENTO NUMERO 15.**

Sección Nº 5ª, nº 16, 22 de febrero de 1893, al Excmo. Señor Ministro de Estado, el Ministro residente de S.M., sobre negociaciones para obtener una nueva prórroga para la construcción del Canal de Panamá.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

Doc<sup>357</sup> No. 15  
Nº 16 - Bogotá 22 Febrero 1893  
Lección 5ª



18-  
Al honorario Ministro de Estado

El Ministro Presidente del P. N.

Negociaciones, para  
obtener una nueva concesión  
para la construcción del  
Canal de Panamá.

✓  
Doc No 15

N.º 16  
Sección 5.ª

Quinto Señor

Muy Señor mío:

Según tiene la honra de anun-  
ciar a V. B. en mi despacho N.º 8 de suceso  
último, a principios del corriente llegó  
a esta capital, como se presenció ante de  
Liquidador de la Compañía del Canal  
de Panamá, M. Francisco Munge,  
distinguido ingeniero, que hace cinco  
años se halla al frente de los asuntos de  
la Compañía en el Estmo. M. Munge  
tuvo la atención de visitarme, y he con-  
versado con él algunas ideas propuestas de  
la misión que aquí se trae. El día 28  
próximo expiró el plazo que para  
reorganizar la Compañía y recomen-  
zar seriamente los trabajos, fijó el  
contrato V. B. de 1890, y en primer

para ha sido pedir un aplazamiento suficiente para dar tiempo a negociar una nueva prórroga, el cual se ha sido ya concedido por el Gobierno, fijándose hasta el 31 de Mayo.

Fuera de este detalle, nada se ha tratado hasta hoy en concreto entre el Gobierno y el Gobierno, y la negociación lleva por el contrario, traza de prolongarse, sin embargo no tardara en iniciarse. El Gobierno, al pagar por lo que meo y observo, está lejos de haberse formado un criterio fijo sobre la resolución que haya de tomar, no sólo sobre los términos "equitativos y convenientes", según reza la ley de autorización, en que podría conceder la prórroga, sino quizás sobre la oportunidad a su entender de la prórroga misma.

La opinión del Doctor Piñón influye y se hace sentir mucho en este asunto, contribuyendo no poco a dificultarlo. En punto tengo el honor de recomendar

a H. B. un recorte de periódico que transcribe  
 el suelto editorial "Reclamamos" publicado  
 por el en el "Paraiso de Cartagena", relacio-  
 nado con esta cuestión y el regreso del  
 Ministro americano, Mr. Abbott. En el  
 Dr. Kupper parece haber hecho una im-  
 presión indelible la indiferencia con que  
 las principales naciones de Europa  
 acogieron las gestiones que, desde 1887 siendo  
 por primera vez Presidente, inició para  
 obtener una garantía colectiva de la  
 neutralidad del Canal en proyecto y de la  
 soberanía de Colombia en el Istmo. Lo  
 respite. Hoy y le he visto en varias ocasiones  
 que Colombia no debía separar ningún  
 asunto ni interés por parte de Europa,  
 y que, sin ocultarse cierto peligro de  
 lado de los Estados Unidos, no se podía ha-  
 cer en todo caso otra cosa que de-  
 clararlo que cultivar abiertamente su  
 amistad. Esto sentimiento se han  
 quizás fortalecido, al conservar la

actitud es de vez más concreta aumentada 361  
por la gran República en esta materia,  
como pudo verse en la correspondencia  
entablada con Inglaterra a propósito del  
Tratado Clayton-Bulwer, y en conti-  
nuación de los servicios que a la causa  
política pudo prestar el desembarque de  
navios norteamericanos en el Istmo  
durante la guerra civil de 1885.

Por otra parte, la Compañía del Canal so-  
licitó mucho (no hizo mucho) para gran-  
jarse las simpatías de los gobiernos que  
aquí de tan reciente, y por encima de  
todo prevalece el resentimiento por la  
Compra de las acciones del Ferrocarril  
de Panamá. A Colombia pertenecía la  
mitad de la indemnización que el  
Ferrocarril recibiera por permitir la  
construcción del Canal dentro de deter-  
minado tiempo. El punto fúndese podrá  
no ser suficientemente claro, si se  
piensa, y por parte de Francia de



había llegado con convicción  
que no hubo beneficio indemniza-  
ción ni siquiera trato con la Com-  
pañía del Ferrocarril, por cuanto la  
del Canal se limitó a comprar indivi-  
dualmente sus derechos a la mayor  
parte de los accionistas, y luego, como  
representante de la mayoría, accedió  
gratuitamente a la construcción; pero  
traspasó la generalidad de la opinión  
de los colombianos y de sus gobiernos  
de haber convalecido de que de hecho no  
hubiese transacción e indemnización  
con cuando se exigiera una fór-  
mula estudiada. Por la misma la  
haría hoy día ver el Dr. Pizar, y  
quizás había sido más hábil y pru-  
dente, como desde un principio y  
siempre he opinado, que en de tener  
en épocas de avaras repletas y de tanta  
largueza, se hubiese accedido a  
contentar quizás con una suma

relativamente pequeña el sahanto Negro  
Colombiana.

Esto antecedente no predisponen favo-  
rablemente y entabaron no poco la  
negociación de Wyse para la primera  
prórroga. Después de sacar a relucir  
cantidad de millones, se convino al fin  
por el contrato Wyse que Colombia recibiría  
al reorganizarse la Compañía, 5 millones  
de francos en acciones beneficiadas o li-  
beradas, más 10 millones en cinco pa-  
gaderos en cinco plazos anuales, degen-  
tando 2½ millones con sus intereses que  
debia Colombia por préstamos recibidos.  
Hoy que por la caducidad entraba Co-  
lombia a poseer la obra del Canal, sin  
averiguada y material, se despertó el  
deseo de obtener nuevas concesiones de  
valores. En vano alegaría Mr. Monroy,  
a quien habló del asunto, las mil  
consideraciones que en contrario se  
pueden hacer, si bien me dijo en

364

reserva que a lo sumo podría ir hasta  
rehacer parte de la deuda de Colombia;  
la intención aquí, y sobre lo que queda  
motificarse, es negarse a una concesión  
gratuita de nueva prórroga, y si sólo  
mediaran en el caso aquellos antecedentes  
y el interés presente, a este solo punto de  
reduciría la negociación.

Pero hay a tras dificultades que nacen.  
Un periódico de Panamá. Ha hecho  
público que en Agosto de 1892 el Liquidador  
vendió a la Compañía del Ferrocarril  
28 locomotoras y 951 carros por \$400,000 (00).  
El Liquidador alega la venta y el transac-  
tado de Negocios de Francia, M. Mancini,  
que ha dicho que hay en esta operación,  
porque el material rodante ha sido  
siempre considerado propiedad del  
ferrocarril; pero lo cierto es que ante  
Ministro de Relaciones Exteriores, comu-  
nicó al representante del Liquidador  
en el Extranjero que Colombia no cederá

en arreglo para una nueva prorrata,  
si antes no quedan salvas los derechos en  
en aquel trasfondo clandestino. Este  
un desacuerdo que constituye en todo caso  
a disminuir la buena disposición  
del gobierno, pero hay otro asunto inter-  
nacional más complicado.

La "Pacific Mail" norteamericana  
hacia navegar sus vapores entre  
San Francisco, Panamá, por un lado,  
y entre Nueva York y Colón, mediante  
un contrato con el ferrocarril, que por  
el pago de 60.000 Dólares mensuales  
transportaba en el barco todos sus  
cargamentos, lo cual le daba la exclu-  
siva, como se vio prácticamente en el  
proceso que experimentó el Marqués de  
Campo, cuando quiso establecer una  
línea española en el Pacífico. La  
Compañía del Ferrocarril, o el Sige-  
dador que en ella tiene, casi a la última  
mayoría, no ha querido recurrir a la

Legación de España  
en Colombia <sup>366</sup> ~~contato~~ y esto ha dado lugar a  
acciones prociuales en los Estados Unidos,  
a invocaciones de la doctrina Monroe y  
del Tratado de 1823 con Colombia. Todo esto  
no sea muy pertinente ni sería frue-  
toso para un país débil, pero el gobierno  
de Washington no se detiene en escrúpulos  
para defender los intereses de sus  
ciudadanos, y más cuando, como en  
este caso, coinciden con la constante  
actitud política que ha adoptado.  
P. B. podrá ver lo que con este motivo dice  
el artículo "Precisamos" del Doctor Muñoz.  
Los Estados Unidos no parecen hasta  
ahora haberse defendido con éxito por  
la "American Navigation Co.", que  
se ha formado en San Francisco  
para sustituir y combatir a la  
"Pacific Mail", sin duda por  
sospechar que se trata de capitales y  
de buques de hecho extranjeros, y es  
evidente que Mr. Abbott ha hecho

301  
observaciones a este Gobierno, relacionadas con el Tratado de 1846. Pero antes de escribir a V. B. este informe, he deseado oír lo que Mr. Abbott me quise decir sobre este asunto y me acaba de manifestar lo siguiente:

Hay error de expresión en el Dr. Núñez al decir que el Mayor haído propounding referente a la empresa del Canal, y en esto debe de haber alguna confusión con el asunto de la Pacific Mail. El Gobierno de los Estados Unidos tiene poca fe en que Francia acometa y termine con éxito los trabajos, pero de ningún modo se opone a la construcción, si Colombia quiere conceder la misma franquicia; tampoco pretende ni pretenderá privilegios o ventajas mercantiles en el tránsito; pero sostiene el Tratado de 1846 en toda su fuerza y quiere ser exclusivo en garantizar la neutralidad del Canal, si se hace,

y la soberanía de la familia en el futuro,  
lo que únicamente tendrá consecuencias  
para el caso de guerra  
religiosa. No hace pues objeción  
fundamental a la construcción de una  
de parte de ello, pero no sería extraño que  
sus gestiones de encaucinar a que, al  
conceder la prerrogativa este gobierno,  
después en salvo los intereses de la "Pacific  
Mail" u otros norte-americanos. Por eso  
sin duda me decía el ministro a la  
parte posterior que el logro de nuevas  
concesiones sería hasta un argumento  
para con el gobierno norteamericano.  
Esta es la situación en que se halla  
hoy el asunto, antes de que se hayan  
emprendido negociaciones con carácter  
concreto. A pesar de esta, omnia difi-  
cultades, no considero improbable que  
se llegue a un resultado. El mismo  
Mr. Maingot me indicó, aunque con  
muchas reservas, que podría

369  
Hacer alguna concesión, no naturalmente  
no haya de gravar a la Liquidación sino  
a la Compañía que se forme. El proyecto,  
que digo, es constituir un grupo de capi-  
talistas con 150 millones de francos de  
Capital, que acometerán los trabajos en  
el punto central y mas difícil, "Culcha",  
haciendo los puentes con completo orden  
y economía y abandonando la idea  
absurda del Canal a nivel. Una vez  
obtenido un suceso en el curso de unos  
tres años, podría ya apelarse al público  
para obtener el resto de la suma nece-  
saria. El se defiende y se desfiende,  
pero es más bien de excusar, no ha-  
biendo a no conmino, se le autoriza a ceder  
o sacrificar algo.

Por parte de Colombia, debe este Gobierno  
persuadirse de que fracasada la Com-  
pañía francesa, esos 150 millones, que  
se supone valer lo existente en el  
Estado son en su mayor parte



Legación de España, Nominales: dos grandes tares  
en Colombia 376  
de sausa que el tiempo elegía  
pronto; edificio en la línea que no le  
serán de utilidad y que pronto estarán  
destruido; ninguna idea que la Legi-  
slación ha conservado con sus factos de  
\$6000 nominales, pero que en su  
valor se reducirán a poco más; per-  
dida la esperanza aun de los  $7\frac{1}{2}$  millones  
líquidos del contrato Wyne; según se que  
no podría disponer de ninguno valor,  
por pequeño que fuese puesto que la Legi-  
slación no lo consentiría ni en la  
quita la deuda de  $2\frac{1}{2}$  millones; y según  
también de que la compra del Canal  
no reuniría en ninguna manera:  
porque, si el gobierno de Washington  
hubiere de apoyar financieramente  
algún Canal, preferiría el de Nicaragua,  
porque la Constitución de cualquiera  
otra Compañía no permitiría estar  
con el permiso que no se podría de

371  
habría pagar muy cara la simpleza  
del Ferrocarril; y porque, una vez entrado  
el enorme material acumulado y en  
vita de toda suerte de complicaciones,  
no había fe ni esfuerzo posible que  
reviviera ese cadáver. También hay  
para Colombia un grave problema político  
interior, y es el de disgustar a la población  
norteamericana, muy dispuesta a quejas de  
frustración y aún a ciertas tendencias  
de separatista. Ya en 1894 el Clamor del Sur  
facilitó, si no decidió, el propósito de M. H. G.  
El Gobierno actual así lo comprueba, como  
lo demuestra un telegrama de Buenos Aires  
hay mismo publica esta prensa, según  
el cual "la opinión se está sumamente  
agradecida por la atención al solicitar un  
concepto sobre la prórroga; y agrega que  
"habría solicitado para conocerla."

¡Quien sabe, me pregunto a veces, si en  
lo que opina y escribe el Dr. Núñez, no  
habrá solo sinceridad sino también

táctica estudiada para obtener mayores ventajas!  
 He escrito este largo informe, creyendo que el  
 asunto podría ofrecer bastante interés a V. B.  
 y al Gobierno de S. M. I. lo que me sea  
 dable, como he declarado a V. M. Mangué, no  
 depre' de dar una opinión favorable a lo  
 que propende a una solución concilia-  
 dora. El Gobierno francés apoya con  
 mucho interés la franquicia y declara  
 que concederá su simpatía a la  
 Compañía respetable que se  
 forme, después de depurada por  
 la justicia la conducta de la que  
 intervinieron hasta ahora  
 en la empresa del Canal.  
 Días francos a V. B. mta  
 Bogotá 22 de Febrero 1893

Muito Sertio  
 B. L. M. de V. B.  
 Su más atento Servir  
Benigno José Bolívar

Muito Sertio  
 Mirrirtio de L. tado a a a

DOCUMENTO NUMERO 16.

El Heraldó "La Salvación de Panamá", período colombiano, que traduce un artículo aparecido en Le Figaro de París en 1890.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2339. Años  
1893-1894.

**EL GENERAL CUERVO.**

Ellos pasan de un extremo á otro extremo, y ensayan todas las formas de gobierno. De una costumbre pasan á otra opuesta; de una demagogia á una dictadura; de unas creencias á otras; de revoluciones cruentas á sepulcrales mudceces. Así sus hombres rara vez perseveran en una sola carrera y en un solo lugar como en otros países. Un golpe los empuja hacia abajo y otro los eleva á la cúspide. Y tan pronto se trabaja en las selvas, como se duerme en el cuartel ó se ocupa el sillón del Magistrado. Pasamos á la sementera, al almacén, al vivac, á la prisión ó al palacio con igual facilidad. Julio Arboleda lo dijo: "Tan fácil es pasar del destierro al solio como del solio á la barra del Sundo."

Así como al viajero de nuestros ca-  
minos montañosos lo vemos á lo lejos  
bajar á una cañada, ocultarse á nuestros  
ojos unos momentos y luego aparecer  
otra vez tan pronto hacia otros ramos

El inventario de las propiedades de la Compañía no debe ofuscar á nadie. El será una preciosa garantía de la permanencia del activo para los suscriptores pasados y futuros. Pero hay una pequeña serpiente oculta bajo esta condición anodina. Es la cuestión material, que ha sido el objeto de mala interpretación y de recriminaciones sin número en la época de la concesión. Colombia quería poder apropiarse el material en caso de caducidad del contrato. Argüía para esto que la palabra española *materiales* significan tanto *material* como *materiales*. Se resistió y se le concedieron los *materiales* pero no el *material*.

No habiéndose querido obligar ningún país de Europa—sin embargo de haberse los insinuado varias veces—al una garantía semejante, parecemos carecer de justo motivo de resentimiento por que Colombia se deje influir por los Estados Unidos en los casos en que se ventilen puntos concernientes al tráfico y tránsito expresados.

GACETILLA.

Ho-  
El om-  
las 8 a  
dano a  
en el 1  
El cad.  
Cámara  
la que  
guient  
visitó.  
corona

21.—La población agre-  
a atención del Gobierno al  
opinión sobre prórroga del  
el Canal. Habrá plebiscito  
la, y el resultado se co-  
á por conducto de la Go-

1. Cuervo.—  
ningo último, á  
distinguido ciuda-  
su alma á Dios  
de la Carrera.  
se colocó en una  
en decorada, en  
las once del si-  
ma concurrencia  
y el número de  
idos en el catafal-

cu fue  
El  
bierto  
numa  
del to  
prodi  
Lodoy  
Dosp  
tón  
bros  
sular,  
bros del Consejo de Estado, de la Corte  
Suprema, el Sr. Procurador General de  
la República, el Gobernador del Depar  
tamento y sus Secretarios, los Magistra  
dos del Tribunal, el Honorable Consejo  
Municipal, el Sr. Alcalde de la ciudad,  
el Estado Mayor General del Ejército,  
varias comisiones de los Colegios oficiales,  
muchos empleados públicos, respetables

Corruyo mostró siempre inteligencia y energía en todas las etapas de su vida. Unas veces allí en las márgenes cálidas del Magdalena, derramando su sudor en las vegas enmarafadas; otras sobre corcel brioso dirigiendo el combate, las marchas ó la gran parada; otras luciendo el diplomático frac en las cortes extranjeras, y en otras sentado en el bufete resolviendo los negocios del Estado.

Así como al viajero de nuestros caminos montafiosos lo vemos á lo lejos bajar á una cañada, ocultarse á nuestros ojos unos momentos y luego aparecer otra vez trepando hacia otras cimas, vemos á CUERVO descender algunas veces on que yá parecía caído y luego se presentaba de nuevo en los más altos puestos de la cúspide del Poder. No hace aún un trienio apareció como Jefe de la oposición conservadora, vencido, dejó luego el país, y ahora ha muerto en el segundo puesto del Gobierno, rodeado de honores, y sus funerales han sido espléndidos.

Pero ¡ay! que la suerte es traidora. Siempre trae hoces en sus cordiales. A CUERVO lo encumbró últimamente en su vida pública llevándolo al palacio, pero trajo la desgracia á su hogar. Le arrobó no hace mucho, cuando las auras del poder soplaban su nave en la popa, á su elegante esposa, fiel compañera de sus infortunios y de sus faustos, y lo hirió á él con el incurable mal que lo ha llevado á la tumba. También acibaró sus últimos días con los acontecimientos que presenció Bogotá en el pasado mes.

CUERVO tenía un carácter benévolo, era en su trato extremadamente simpático y obsequioso. Tenía amigos personales en todos los partidos. Nosotros estrechamos muchas veces su mano con cariño, y recordaremos siempre las galantes demostraciones de su amistad, así como sus antiguos servicios á una causa que siempre hemos amado.

## LA SALVACION DE PANAMA.

(Traducido de *El Figaro* de París).

El *Herald* de Nueva York publica una serie de condiciones con las cuales Colombia esta dispuesta á conceder una prórroga.

Estas condiciones que nos vienen de Nueva York y no de Bogotá y cuyo origen es por consiguiente un poco sospechoso, son las siguientes:

1.º Que el crédito de Colombia de francos 6,500,000, ascienda á ocho millones, pagaderos en cuatro plazos, terminado el primero en 1.º de Mayo próximo.

exigencias indicadas en el despacho del  
Heraldo.

Colombia no tiene ningún interés en entablar la reconstitución de una sociedad de conclusión por pagos previos en dinero sonante.

En 1890, ella concedió una prórroga de tres años por el precio de cinco millones. Esto era ya demasiado. Sería excesivo pedir ocho millones por una prórroga de un año...

El inventario de las propiedades de la Compañía no debe ofuscar á nadie. El será una preciosa garantía de la Verdad del motivo para los suscriptores pasados y futuros. Pero hay una pequeña serpiente oculta bajo esta condición anodina. Es la cuestión material, que ha sido el objeto de mala interpretación y de recriminaciones sin número en la época de la concesión. Colombia quería poder apropiarse el material en caso de caducidad del contrato. Arguía para esto que la palabra española *materiales* significa tanto *materiel* como *materialaux*. Se resistió y se le concedieron los *materialaux*; pero no el *materiel*.

Esta antigua controversia ensaya re-  
vivir el tío Samuel, de Nueva York, en  
las condiciones enunciadas.

En fin, es necesario decir una palabra de la tercera cláusula, relativa a las diferencias que serán sometidas a los Tribunales colombianos.

Esta obligación un poco insólita no puede ser seriamente disuelta por Colombia, que no puede abolir el estatuto personal de los empresarios extranjeros ni de la Compañía misma.

Estamos dispuestos á rendir homenaje á los juristas colombianos, aunque sutiles y formulistas (*procuradores*) en extremo; ellos no dejan de tener por cosa una idea bastante elevada de la justicia. Pero además de que es inverosímil hacer juzgar por la ley colombiana contratos celebrados en Francia bajo la inspección de la ley francesa, jamás una Compañía cualquiera se pondrá en este punto en manos de su acreedor, que vendría á ser Juez y parte.

En resumen, las condiciones enviadas de Nueva York son sospechosas; pero si ellas emanaban realmente de Bogotá, ellas deben ser objeto de muy grandes reservas.

De la parte editorial de *El Porvenir* de Cartagena, de fecha 2 de Febrero, tomamos el siguiente artículo que tiene por mote PRECISAMOS:

El honorable Sr. Abbott, Ministro de los Estados Unidos, llegó el 28 del pasado á Barranquilla, de tránsito para Bogotá. Regresa, según entendemos, con el encargo especial de hacer algunas proposiciones referentes á la empresa del Canal.

Hasta ahora el Gobierno americano  
ningún reparo ha puesto á las concesio-  
nes de Colombia á dicha empresa; y lojos  
de haber sido adverso al ferrocarril del  
Panamá, no obstante la compra clandes-  
tina que de él hizo M. Lesseps en 1881—  
burlándose oficialmente de nuestra dero-  
cho—sabemos, de ciencia cierta, que in-  
tervina anigualmente, para que el Go-

daña a en el 1 El cad Oamar la que guient visitó corono en fue El h bierto manua del tor prosid

**Panamá, 21.**—La poblaci decide por la atencion del Go solicitar la opinion sobre pror privilegio del Canal. Habrá p para conocerla, y el resultat comunicará allá por conducto d bernacion.

su alma a Die de la Carrera. se colocó en una en decorada, en las once del si ma concurrencia y el número de alas en el catál.

condición de senci en unido de m llenó las paves Excuso. Su Vioa. E. Encarnado del

los Ministros del  
Delegado Apes-  
mo á los mien-  
emáticos y Cen-  
ital: los mien-  
bros del Consejo de Estado, de la Corte  
Suprema, el Sr. Procurador General de  
la República, el Gobernador del Depar-  
tamento y sus Secretarios, los Magistra-  
dos del Tribunal, el Honorable Concejo  
Municipal, el Sr. Alcalde de la ciudad,  
el Estado Mayor General del Ejército,  
varias comisiones de los Colegios oficiales,  
muchas empuendas públicas, respetables  
eclesiásticos y numerosos amigos políti-  
cos y personales del ilustre difunto.

La Catedral estaba decorada con notable elegancia, y el servicio fúnebre presidido por el Hmo. Sr. Arzobispo y Capítulo Metropolitano, nada dejó que desear.

Se ejecutó á la entrada del cadáver por la notable orquesta del Maestro Pastin, la *Marcha fúnebre* de Chopin, se cantó la *Misa en re menor*, de D. Julio Quevedo, y el Sr. Guary cantó el *Sohat Aban*, de Rusini.

Las fuerzas acantonadas en la plaza fueron, durante el servicio religioso, los honores de ordenanza, bajo el mando de los Gtrales. Capellán Toledo, Montañón, Atuesta y Tobar.

El desfile se hizo por la carrera 7.<sup>a</sup> ocupando casi los tres calles reales, y numerosa fue la concurrencia que acompañó el cadáver hasta su última morada. Lo precedían un carro de banderas entoldadas y coronas, un carro fúnebre, un grupo de zapadores con la tapa del ataúd, adornada con la bandera nacional y sus insignias civiles y militares, y luego el cadáver conducido también por zapadores.

Alfí con respetuoso reconocimiento se oyeron los discursos pronunciados por el Sr. D. Marco Fidel Suárez, Ministro de Relaciones Exteriores, en nombre del Ejecutivo Nacional, y los de los Sres. Dr. D. Carlos Holguín, Dr. D. Julián Restrepo Uribe, Dr. D. A. M. Rueda Gómez, D. Carlos Uribe, D. Eliseo Medina y D. Edmundo Cervantes, los cuales fueron muy aplaudidos, especialmente el improvisado por el Dr. Rueda Gómez, Magistrado del Tribunal del Departamento.

Terminados los discursos, el Ejército rindió los últimos honores a su digno Jefe.

El General murió con verdadera resignación después de recibir los auxilios religiosos, rodeado de algunos sacerdotes de miembros de su familia y de muchos amigos.

El Gobierno Nacional, el Departamento, el Sr. Alcalde de la ciudad y el Concejo Municipal, han dictado expresivos decretos de honores á la memoria del difunto.

Las banderas han permanecido izadas

**DOCUMENTO NUMERO 17.**

**NOTA Nº 59, Nº 25 de 5 de abril de 1893, al Excmo Señor Minsitro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Nueva Prórroga al Contrato de construcción del Canal de Panamá.**

**Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2339. Años 1893-1894.**





El plano para organizar la Compañía y su  
desarrollo los trabajos de la Compañía el  
31 de octubre de 1894. En el momento  
en París no son propicias para, no se  
allente aquí la desgracia de que la primera  
afianza la consolidación de la Compañía, pero  
no será ésta una mala recibida aquí por la afición  
general, y el grupo habrá puesto los ojos  
a su alcance, al mismo tiempo, en la  
proposición de la Compañía para el  
día en que termine, si no se ha agotado.  
Todo una Compañía seria  
Dios



Charles F. Adams

Quatre-vingt

at ~~amounts~~ <sup>44</sup>no

*Lucia Prunova*

Wm. A. Adams

W. C. C. Moore

110 26. August 1868  
Jus 2

DOCUMENTO NUMERO 18.

De fecha 31 de octubre de 1894 sobre la muerte de españoles en las obras de la construcción del Canal de Panamá.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

acusado recibo, 24 Nov 94 N.º 11  
 dado traslado y comunicaciones acuse  
 en Oropesa 10.º 1.º 24 Nov 94, Laga

379

Don N.º 18

Al Sr. D. ...

En mi ...

N.º 1, Sección 9.ª, de 11 de ...  
 al Ministerio de Estado que ...  
 noticias de ...  
 del Canal de Panamá de ...  
 tardar en el mes de Septiembre. Re-  
 bido a dificultades propias de em-  
 presas de tanta importancia, los tra-  
 bajos no se resumieron en el men-  
 cionado mes, pero sí tuvieron lu-  
 gar en el actual, según he podi-  
 do observar y según el aviso ofi-  
 cial que la misma Compañía ha  
 dado al Gobierno de Colombia. Le-  
 cia además que suponía aflicción  
 muchísimas espumas ...  
 las ... las posesiones ...

debido a la forma de la enfermedad que disfrutó la enfermedad en efecto en su superficie de la enfermedad en triste realidad, para se en con el mi despacho diariamente en demandas de hospital y de medicinas de todo género, complicadas en este país á causa de las noticias que abultadas han circula do en los lugares donde esta una de ellos se hallaba establecido ó en filando de algún modo.

En virtud, pues, de la situación especial de este país ora por ser un verdadero puente universal ora por la remuneración de los trabajos en el proyectado Canal, creo de mi deber informar á V.S. para interesar á la nación y para mejorar ó vivir con alguna institución de los españoles devalidos, que sería muy conveniente

y económico que el gobierno del  
 estado del Norte Americano, los  
 y Francis contribuyese al sosteni-  
 miento del Hospital de los indios,  
 establecimiento que se ha prestado  
 á las subditas españolas innume-  
 rosos beneficios.

La Circular N.º 8, de 27 de junio  
 de 1842, faculta en ciertas casos de  
 socorro á los subditos, y esos casos  
 en esta ciudad son muy frecuentes  
 y lo serán más cada día; de ma-  
 nera, pues, que contribuyendo con  
 una cuota fija mensual que  
 no baje de doscientos ... cuenta  
 perfectos oro se obtiene el derecho de  
 pedir hospital, que es en casi  
 todos los casos.

Las naciones arriba citadas con-  
 tribuyen, desde hace más de diez  
 años con diez pesos oro cada  
 una mensualmente.

Como Vicecónsul Honorario que  
 soy no debo dirigirme en este caso  
 y demás, análogos al Ministerio, así  
 que considero que V.S. procurará in-  
 teresar al Gobierno en el sentido de  
 que se dicte a la mayor brevedad  
 posible alguna disposición ten-  
 iente a ver por la suerte de los em-  
 patriotas que desean de mejorar la  
 fortuna emigrar a donde quiera  
 con el riesgo de perderse en la lu-  
 cha por la vida.

Dios guarde a V.S. muchos.  
 Buenos Aires, 2 de Octubre de 1894.

El Vicecónsul de España,



L. A. Fernández

Señor Ministro de A.

DOCUMENTO NUMERO 19.

**NOTA Nº 81** de 24 de noviembre de 1894, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Minsitro Residente, trata sobre socorros a Españoles en Panamá.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo H 2573. Años 1880-1911.

Doc. No. 19

314 Buenos Los muy respetuosos  
después la honra de trasladarse a continen-  
ción al oficio que me dirige el Sr. D.  
Poncil de la nación en Panamá  
sobre cuyo contenido me permito  
hacer la superior atención debida.  
(Copia íntegra de Papeles de 1807 de 21  
de Octubre de 1807).

[illegible]

the old temple



[illegible]

*Ref*

see below

9  
The End

100-100000

202/10

1004

1071-24

DOCUMENTO NUMERO 20.

NOTA N° 80 Registrada 6 de abril de 1897, en que informa que la empresa del Canal sin ninguna otra prórroga lleva súbditos españoles a Panamá para realizar trabajos.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2339 IIA.  
Años 1898-1899.

Registrada

nº 80

Al Consúl en Panamá

Exacto

Bogotá bde Abril de 1897

1 de su oficio nº 12

Señor Consúl

diciendo que no tiene

noticia de que ninguna

empresa se proponga

llevar obreros españoles

Panamá

En fecha de hoy recibí y me enteré con

interés y satisfacción de su oficio nº 12 de fecha

7 de marzo ppdo en el que me confirma su

cablegrama del día 5 del mismo mes y me

participa que no tiene noticia de que la

Compañía del Canal ni ninguna otra se

proponga llevar súbditos españoles a

Panamá para realizar sus trabajos

## DOCUMENTO NUMERO 21.

Política Colombia N° 17, de 17 de enero de 1899, al Excmo. Señor Ministro de Estado, el Encargado de Negocios de España remite un estudio comparativo entre los Canales de Panamá y Nicaragua.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2338 IIA.  
Años 1892-1893.

20

387

18

Bogotá, 17 de Enero de 1899

N.º 17  
Policia de  
America



E=61

Al Excmo. Señor Ministro del Interior

Es

Es

Es

El Encargado de Negocios de España

Resmite un estudio comparativo  
entre los canales de Tansa  
y Miaregua.

J.

Doc N.º 21

nación de España

Colombia

Vice-  
pres-

Excmo. Señor

Muy Señor mío: En adición a mi Despa-  
cho núm. 97 de 2 del actual, por el que fue  
reconocimiento de l. de. el giro que fueren  
llevaba la cuestión de los canales de Pana-  
ma y Nicaragua, tengo la honra de elevar  
a v. s. de l. de. el estudio comparativo  
publicado en un periódico de la capital  
y que viene a confirmar la decisión,  
permite hacer en el citulo de  
pecto al mayor número de artículos  
que para su construcción opere el  
lado canal de Nicaragua y que y por  
tanto, el supuesto de que los Estados Unidos  
construyeran el canal de Panamá

grande construción de miceragüente.

Dios guarde a V. E. muchos años.

Lima, 17 de Enero de 1899.

Excmo. Señor

P. L. H. de V. E.

a más atento y seguro servidor.

Juan Pérez,

Excmo. Señor Ministro de Estado.

# Los dos Canales

## Comparaciones justas

El General Henry L. Abbot, del Cuerpo de Ingenieros del ejército de los Estados Unidos é individuo que fue de la Comisión Técnica Internacional empleada por la nueva Compañía del Canal de Panamá, establece en *The Forum*, de Noviembre último, las siguientes comparaciones entre los proyectos panameño y nicaragüense:

NICARAGUA	PANAMÁ
Deben crearse dos bahías: una de ellas, la de Greytown, ofrece dificultades naturales insólitas.	Tiene en la actualidad dos buenas bahías.
Un largo y difícil ferrocarril debe construirse, y el General Hains considera que debe extenderse por toda la línea, excepto la primera parte de los lagos, á una distancia de 120 millas.	Un buen ferrocarril cruza actualmente por toda la vía.
Prácticamente nada hay en vía de construcción, y muchos de los elementos esenciales son inciertos.	Las obras de actualidad avanzan bien (habiéndose completado cerca de dos quintas partes de todas las proyectadas) y las dificultades que existen son puntualmente conocidas.
Uno ó dos diques ó represas se proyectaron sin prever que no hayan sido tentes en trabajos justificados por contes de canalización; y petentes ingenieros muchos terraplenes prácticos, serán elementos permanentes de peligro.	No hay construcciones proyectadas que no hayan sido tentes en trabajos justificados por contes de canalización; y petentes ingenieros muchos terraplenes prácticos, serán elementos permanentes de peligro.
La mayor dificultad para las obras, según observaciones hechas por la Compañía, consiste en que la lluvia anual se aproxima á 22 pulgadas (sólo el 50 por ó sea aproximadamente cerca de tres veces más de lo que llueve en la costa del Pacífico.	Exceptuando las obras de Dohío, no hay dificultad en las excavaciones y construcciones, aun cuando la lluvia anual se aproxima á 22 pulgadas (sólo el 50 por ó sea aproximadamente cerca de tres veces más de lo que llueve en la costa del Pacífico).
La línea toca los límites de Costa Rica y Nicaragua, en donde ya existen rivalidades locales que pueden perjudicar los intereses del Canal.	Toda la línea pertenece á Colombia, cuyos intereses todos serán beneficiados con el Canal.
La distancia que deberá alumbrarse y vigilarse, cuando el Canal esté concluido, será de 176 millas, casi cuatro veces mayor que la de Panamá.	Cuando el Canal esté completo, estará alumbrado y vigilado en una extensión cluido, será de 176 millas, casi cuatro veces mayor que la de Panamá.
Hay volcanes próximos á la ruta: uno, 200 millas no hay el Omotepe, sobre en esta ruta volcánica isla en el lago en actividad, y de Nicaragua; y por consiguiente, no otro, el Onose, sólo hay miedo á los temblor dista 40 millas de blores de tierra.	Dentro un radio de 200 millas no hay el Omotepe, sobre en esta ruta volcánica isla en el lago en actividad, y de Nicaragua; y por consiguiente, no otro, el Onose, sólo hay miedo á los temblor dista 40 millas de blores de tierra.

temblor de tierra del 29 de Abril de 1898, en León, destruyó muchos edificios.

El costo calculado por la Comisión del Gobierno, y que reconoce insuficiente, es de cerca de \$ 133.000.000.

La concesión de Costa Rica y Nicaragua, sobre la cual está basada la Empresa, expira el próximo año, y ha declarado por Nicaragua nula y sin ningún valor.

Pero suponiendo que los dos Canales sean construídos y abiertos á la navegación, vamos á comparar las dos vías, para considerar cuál de ellas sería indudablemente la escogida por los buques que cruzasen el latino. Es un testimonio que descubrirá los méritos relativos de cada una:

NICARAGUA	PANAMÁ
Es de ponerse en duda el fácil acceso á sus dos puertos, especialmente al del Atlántico.	Sus dos puertos son muy buenos y de fácil acceso.
Largo de la ruta, 176 millas; duración del tránsito, no menos de 44 horas.	Largo de la ruta, 46 millas; duración del tránsito, 14 horas.
Nivel superior, 110 pies.	El nivel superior probable es de 103 pies, quizás únicamente de 66 pies.
Compuertas simples, que por siguiente necesitan cámaras adicionales, de 650 por 80 pies.	Dobles compuertas para abrir el Canal, una con capacidad de 738 por 82 pies, con esclusas intermedias.
Muy áspera curvatura.	Curvatura suave, corto radio, 8,200 pies.
El radio más corto, en el Canal, propia mente dicho, 4,000 pies. Por 68 millas se pasa la ruta por el río San Juan, de donde para ganar 37 millas es preciso atravesar 70 millas, pérdida de 43 por 100.	De las 46 millas, 26 van en línea recta y 15 tienen un radio igual á un espasmo de 9,850 pies.
Vientos muy fuertes y poderosos corrientes en los ríos.	No hay vientos tempestuosos ni corrientes en los ríos en tiempos de lluvia.
Creemos que con esto análisis poen será la diferencia en las opiniones respecto á cuál ruta es la mejor. Tal vez algunos entusiastas dirán: "el Canal por Nicaragua puede ser más costoso, puede presentar más dificultades naturales, puede exigir más tiempo en su construcción, y su beneficio por el concepto de tránsito serán menores, pero tendremos un Canal americano, hecho con nuestro dinero y sujeto á nuestro predominio."	



## DOCUMENTO NUMERO 22.

NOTA Nº 21, Copia Nº 1, de 3 de enero de 1889, República de Colombia. Gobernación del Departamento de Panamá, Secretaría General, Despacho de Gobierno, Rama de Orden Público. Ced. nº 1. Panamá 2 de enero de 1889. Sr. Cónsul del Reino de España, Circular con motivo de los sucesos que pueden surgir al suspender los trabajos del Canal, para reembarcar a sus respectivos connacionales.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2338 IIA. Años 1892-1893.

Arjé al de mayo 3 de 1889

394  
Dre No. 22

Copia  
m. 1.

República de Colombia  
Gobernación del Departamento  
de Panamá — Secretaría General.  
— Despacho de Gobierno.  
— Pliego de Orden Público = to. nú-  
mero 1º = Panamá 2 de Mayo  
de 1889 — Sr. Cons. J. del Ministerio  
de Guerra — Pte. —

Señor: — He recibido orden de  
V. E. el gobernador, para dirigir  
a U. d. la presente circular, a  
fin de conocer con toda propien-  
dad el procedimiento que U. d.  
adoptará en los sucesos que pue-  
dan surgir al suspender los  
trabajos del ferial, dejen o sin  
organización consilio. número  
de jornaleros, que en la mayor  
parte derivan de la subsistencia  
del trabajo diario. = El Exor

El Gobierno tiene el ineludible deber de  
 mantener la paz y el orden, y para  
 cumplir los elementos necesarios, debe  
 desear de evitar medidas sumarias,  
 no omitirá esfuerzo alguno que  
 permita una solución decorosa  
 y pacífica. — Piensa S. G.  
al Gobernador, que un acuerdo  
entre los Consules con el Gobierno  
Nacional, para recomendar a sus  
respectivas corporaciones, parece  
medida más conveniente que  
podría adoptarse, y es  
de suponerse que el no tenga  
instrucciones para ello, sería  
de desearse que, noticiando su  
Gobierno de la emergencia que  
se sospecha, pida del orden  
precisas para coadyuvar a la  
solución indicada. — Des  
manifestar a el — Des  
S. G. el Gobernador al Gobierno

Seccional cumplirá con los deberes y mantendrá la paz y el orden en el territorio istmeño, por dolores que sean las medidas que se vea obligado a adoptar, protestando desde ahora de toda responsabilidad que pudiera exigirse por los resultados de las medidas que se adopten = Girase el presente recibo de la presente, y aceptar sus contenidos de acuerdo con que tenga el honor de subscribirme de Ud. =  
 Dado en la ciudad de México a 11 de Mayo de 1881 = firmado =  
 Juan de Robles, hijo.

Robles (B)

DOCUMENTO NUMERO 23.

Política Colombia Nº 2, Bogotá 11 de enero de 1889, al Excmo Señor Ministro de Estado, el Ministro Residente de S.M. Este gobierno y la crisis de la Compañía del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

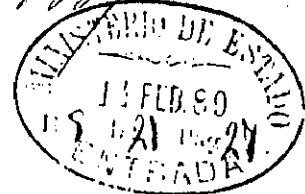
398

- 8 -

P. Q. Bogotá 11 de marzo 1889

Política

9



A. Su Excelencia Ministro de Estado

A. Ministro Residente en M.

Este Gobierno y la crisis de  
la Compañía del Canal  
de Panamá.

16-2-89

Interado



Doc N. 23

2  
Pública

Quinto Leído

May Leído Nuevo:

✓ V. E. habrán tenido amplios y pronto recu-  
lidos de información sobre la gran crisis  
por que ha pasado la Comp.<sup>a</sup> minera de  
el Canal de Panamá, crisis que se acentuó  
desde mediados de Diciembre y cuyos ras-  
gos más detallados, apenas empiezan a  
llegar ahora a esta Capital por los periódicos  
de Panamá. Sería pues, completamente ino-  
portuno que molestara a V. E. con referencia  
a lo ocurrido en París y a las diversas actitudes  
en que se han colocado Mr. de Lesseps, el  
gobierno francés, la alta Banca y los  
Discontentos.

El gobierno de París ha mantenido el ave-  
riguado activa correspondencia telefóni-  
ca con su Representante en esta Capital

con el objeto de comunicar sus deseos y proyectos al de Colombia y obtener su cooperación, en lo que como Cacerano del Lítimo y parte interesada en la concesión le concierne.

El Sr. Cacerano, sin duda con satisfacción confirmada por este documento que, según me lo declaró el Ministro de Relaciones Exteriores, el gobierno colombiano, donó cuanto apoyo pudiese deute de los medios legales a la actual Compañía del Canal, a la cual profesa toda simpatía o a toda combinación que se lleve a cabo de acuerdo con ella. Por otra parte, el Sr. Nieto me avisó que, aun cuando el gobierno consideraba suficiente para toda emergencia la fuerza marcial que mantiene en el Lítimo, había, sin embargo, creído prudente apremiarse a enviar algún refuerzo, que llegó con toda oportunidad, en previsión de cualquiera eventualidad a que hubiese podido dar lugar la suspensión de trabajos o la agitación provocada por la simple incertidumbre. De esta manera, el gobierno de hallaba



más seguro de atender, por sí mismo a  
Cualquier exigencia y evitaba todo pretexto  
para una intervención norteamericana,  
o aún para que Francia tuviera que  
preocuparse de la protección de sus  
valiosos intereses en el Sudo.

Dios guarde a V. S. m. d. a.

Buena 11 de Enero 1889

Muy S. S.

B. L. M. de J. S.

En más atento servicio

Francisco de C. Calles

Muy S. S.

Ministro de Estado.

DOCUMENTO NUMERO 24.

NOTA Nº 18, Colombia, Bogotá, 25 de enero de 1889, Excmo. Señor Ministro de Estado, se informa cómo fue sometida a estudio del Congreso la prórroga solicitada por la Compañía francesa del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Legajo número 2330 IIA. Años 1892-1893.

Doc N. 24

Саша

La opinión acerca de Van Hascendental escrito se ha mantenido durante algun tiempo muy dividida en la prensa y en el público; pero últimamente tendia á unificarse en el sentido de acceder á la solicitud por la C<sup>a</sup> del Canal, no solo por las ventajas económicas que para Colombia representa, sino tambien porque las poderosas razones que desde el punto de vista internacional hacen de obtener este país lo que "a Francia" lo que con- curre al Canal, alejando así el temido temor de la preponderancia sobre los Estados Unidos.

Febro.

Segun informes que he podido obtener, desde el  
 Sr. Ministro de Hacienda dice que ha expedido una  
 Resolución por la que ordena se haga un estudio  
 A representantes de la Comp<sup>a</sup> del C<sup>o</sup> de Guayaquil  
 que el Gobierno se halla dispuesto a conceder la  
 franquicia solicitada, para lo cual ha resuelto sta  
 excluir una Comisionado especial que fuese en la  
 Comp<sup>a</sup> en el lugar de su domicilio para averiguar de  
 las condiciones en que fue a ser concedida dicha pro.

**DOCUMENTO NUMERO 25.**

Política de Bogotá, de 15 de marzo de 1899, al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, agente especial para la concesión de prórroga a la Empresa del Canal de Panamá.

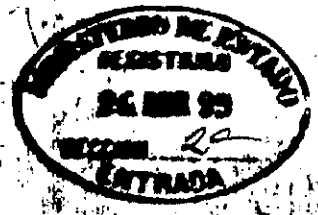
**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Legajo número 2345 IIA. Años 1899-1903

-22-

Nº 30  
Política de  
América

405 - 201  
1911

E=105



Al Excmo. Señor Ministro de Estado

El Encargado de Negocios España  
Agente y jefe de la misión de com-  
ercio de Francia en la Embajada  
del General de Panamá

Doc No. 25

Excmo. Señor

Muy Señor mío: En adición a mi  
disposición número 18, de 25 de E. propi-  
amente pasada, en que se comunicó a E.  
de que este Gobierno había accedido  
a la propuesta solicitada por la Com-  
pañía francesa del Canal de Suez para  
continuar los trabajos de este,  
teniendo la intención de poner en el supe-  
rior conocimiento de E. que dentro  
de algunos días saldrá con dirección  
a Ginebra, Estados Unidos y País de  
San Pedro de los Andes Esmeraldas, co  
mo en el primer viaje de este

las en el último punto citado las condiciones en que se le otorgará dicha próroga.

El Señor Equerra, que ha sido nombrado por Decreto de 15 de Febrero último Agente especial, con categoría de Ministro de primera clase, está afiliado al partido liberal, y se le ha otorgado próroga de Gobierno, atento a los precedentes que se han seguido en los casos de que se trata. Se le ha elegido, puede decirse con la satisfacción de la opinión pública, una estirpe en la que vale la pena de la franquicia.

*[Faint, mostly illegible text and a large circular stamp or seal at the bottom of the page.]*

408

guarde a V.E. mi afecto. T. de S.

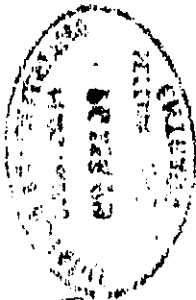
Pogota, 15 de Marzo de 1899.

Excmo. Señor

D. L. M. de V.E.

Su más atento y seguro servidor

Juan Serret



Excmo. Señor Ministro de Estado



**DOCUMENTO NUMERO 26.**

República de Colombia, Anales del Congreso, serie 4, nº 78, Bogotá, lunes 15 de diciembre de 1890. Senado de la República. Informe de una Comisión sobre un Proyecto de Ley.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Legajo número 2338. Años 1892-1893.

# ANALES DEL CONGRESO.

SERIE 4. }

Bogotá, lunes 15 de Diciembre de 1890.

{ NUM. 78.

## CONTENIDO.

### SENADO DE LA REPUBLICA.

#### SESIONES EXTRAORDINARIAS.

Informe y proyecto de ley que aprueba un contrato... 417  
Informe relativo al proyecto de ley por la cual se autoriza al Gobierno para crear Cámaras de comercio... 419

### CAMARA DE REPRESENTANTES.

#### SESIONES ORDINARIAS.

Informe de la mayoría de la segunda Comisión de cuentas... 419

## SENADO DE LA REPUBLICA

### INFORME DE UNA COMISION.

Honorables Senadores.

La concesión de una prórroga para la terminación de la apertura del Canal interoceánico por el Istmo de Panamá, sobre lo cual versa el contrato que me habéis pasado en comisión, es un asunto que ha sido tan estudiado y tan debatido por las Cámaras, por la prensa y por el público en general, que ya nada queda por decir respecto á la necesidad y conveniencia de que legisléis sobre este negociado de tan gran trascendencia para el porvenir de la República, tanto por la importancia que la magna obra nos dará en la política y en el comercio universal, como por los pingües beneficios que ella nos producirá durante la explotación del privilegio y la renta permanente que nos asegura para cuando el Canal y sus anexidades vengán á ser propiedad de la Nación.

Por estas consideraciones me limito á proponeros que pongais al debate el proyecto de ley que os acompaño en pliego separado.

Bogotá, Diciembre 11 de 1890.

S. MAC-KAY.

## PROYECTO DE LEY

por la cual se aprueba un contrato.

El Congreso de Colombia

### DECRETA:

Artículo único. Apruébese en todas sus partes el contrato que reforma el de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un Canal interoceánico á través del territorio colombiano, celebrado entre S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores y el Sr. Luciano N. B. Wyse, como apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que á la letra dice:

"Antonio Rolán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Excmo. Sr. Presidente de la República, por una parte, que en adelante se

llamará "el Gobierno," y Luciano N. B. Wyse, Comandante de Marina, Ingeniero, Concesionario primitivo del Canal interoceánico y apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta del poder otorgado en París con fecha 10 de Mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "el Concesionario," han convenido en reformar el contrato de 23 de Marzo de 1878, para la apertura de un Canal interoceánico á través del territorio colombiano, aprobado por la ley 28 del mismo año, en los términos y condiciones estipuladas en las siguientes:

"Art. 1.º El Gobierno concede al Liquidador de la Compañía Universal del Canal interoceánico de Panamá una prórroga de diez (10) años dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el Canal, bajo las siguientes condiciones:

"1.º El Concesionario se compromete á traspasar el todo del activo social de la Compañía en liquidación á una nueva Compañía que se encargue de concluir la obra del Canal interoceánico.

"2.º La nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, á más tardar el día 28 de Febrero de 1893.

"3.º El Concesionario ó quien sus derechos represente suministrará al Gobierno nacional en Panamá, la suma de diez mil pesos (\$ 10,000) mensuales en moneda colombiana de 0,835, para el sostenimiento de doscientos cincuenta hombres que el Gobierno se compromete á destinar, de la guarnición militar del Departamento de Panamá, á la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, á la protección del tránsito interoceánico.

"En el caso de que la Compañía necesite un número mayor de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento; pero será también de cargo de la Compañía el gasto que este mayor número de hombres ocasione, en proporción á la base ya establecida.

"La Compañía se obliga á suministrar locales adecuados para el alojamiento de las tropas en aquellos puntos de la línea donde el Gobierno no los tenga de su propiedad.

"Queda en estos términos modificada la parte final del artículo 8.º del contrato primitivo de privilegio.

"4.º La navegación en los lagos que bagan parte del Canal se permitirá á las embarcaciones menores, de acuerdo con los reglamentos que para este efecto expida la Compañía. Esta no será responsable por los riesgos inherentes á esta navegación.

"La policía interna de los lagos será reglamentada oportunamente por el Gobierno, teniendo en cuenta los intereses generales de la Empresa.

"5.º La Compañía se obliga á restablecer el tránsito público por medio de puentes ó barcas, como á su juicio sea más practicable, en la boca del "Río-Grande"; y si por consecuencia del tráfico de buques se dificultare mas tarde el paso por este punto, la Compañía lo res-

establecerá entre Emperador y el Arraiján, á satisfacción del Gobierno.

"Art. 2º Fuera de las tierras baldías concedidas gratuitamente por el contrato de 1878, las expropiaciones de terrenos, edificios y plantaciones que se necesiten para el Canal y sus anexidades, se harán por el Gobierno por cuenta de la Compañía, de conformidad con la condición 9ª del artículo 1º del citado contrato aprobado por la Ley 25 de 1878.

"Dichas expropiaciones se harán con toda la prontitud que permita la legislación del país sobre la materia; y los objetos expropiados se entregarán inmediatamente al Concesionario ó á quien sus derechos represente.

"Art. 3º El Gobierno se encarga también de hacer las gestiones necesarias para que se restituya á la nueva Compañía la posesión completa de los terrenos pertenecientes á la Compañía en liquidación ocupados indebidamente por particulares; y á promover la declaratoria judicial de que no tienen derecho á indemnización alguna los individuos que, sin previo consentimiento, han construido ó sembrado sobre los terrenos comprados por la Compañía del Canal en liquidación para los trabajos de excavación ó instalación, ó para el depósito de tierras y despojos de sus obras.

"Art. 4º En compensación del servicio que el Gobierno consiente en prestar, de acuerdo con los dos artículos que anteceden, el Concesionario ó quien represente sus derechos pagará al Gobierno diez millones de francos (Fs. 10.000.000) en oro y le cederá además gratuitamente cinco millones de francos (Fs. 5.000.000) en diez mil acciones beneficiadas de la nueva Compañía, de á quinientos francos (Fs. 500) cada una, libres de todo gravamen y que ganen el mismo interés de las acciones ordinarias. Las expresadas diez mil acciones quedarán adheridas al talón respectivo, hasta que las acciones ordinarias hayan sido cubiertas íntegramente, pero el Gobierno tendrá derecho de enajenarlas ó gravarlas cuando le convenga, dando aviso á la Compañía.

Parágrafo. Los diez millones de francos á que se refiere este artículo los pagará el Concesionario, ó quien sus derechos represente, en cinco contados iguales con un año de término entre uno y otro; y debiéndose pagar el primero tres meses después de que se constituya definitivamente la nueva Compañía de conclusión del Canal, conforme á la condición 2ª del artículo 1º de este contrato. De esta suma se deducirá la de dos millones quinientos mil francos (Fs. 2.500.000) y sus intereses vencidos hasta la fecha de la aprobación del presente contrato que el Gobierno adeuda á la Compañía en liquidación por el empréstito de 1883, haciendo la deducción previamente para fijar la cuantía de los cinco contados de que se ha hablado. Con este pago quedará definitivamente cancelado dicho empréstito.

"Art. 5º El Delegado especial que el Gobierno tiene derecho de nombrar en el Consejo de Administración de la Compañía, conforme al artículo 20 del contrato vigente, tendrá en la nueva Compañía que se organice para la conclusión del Canal, las mismas ventajas y atribuciones que se concedan á los otros Administradores por los Estatutos de la Sociedad; pero ni dicho Delegado ni el Agente oficial del Gobierno residente en el Istmo, podrán hacer publicación alguna sobre los negocios de la Compañía sin autorización expresa del Gobierno.

"Art. 6º Si la nueva Compañía de conclusión del Canal no se organiza ni se reanudan los trabajos de excavación del Canal dentro del plazo fijado en la condición 2ª del artículo 1º, caducará el contrato vigente y entrará la República en posesión y propiedad, sin necesidad de previa decisión judicial y sin indemnización alguna, de

la obra misma del Canal y las anexidades que le correspondan de acuerdo con el artículo 25 del contrato de 1878.

"Parágrafo 1º Es entendido que caducará igualmente el contrato y se cumplirá lo dispuesto en este artículo si en cualquier tiempo antes del 25 de Febrero de 1893, no habiéndose formado la Compañía para la conclusión del Canal, el Representante legal de la Compañía Universal del Canal interoceánico, en liquidación, ó quien represente sus derechos, abandona la conservación de las obras, materiales y edificios que hoy existen en el Istmo pertenecientes á dicha Compañía.

"Parágrafo 2º Se entenderá abandonada la conservación de los objetos expresados en el parágrafo anterior, cuando el Representante legal de la Compañía Universal del Canal interoceánico, en liquidación, ó quien represente sus derechos, retire el cuerpo de empleados que tiene actualmente en el Istmo ó deje de hacer los gastos necesarios para evitar que tales objetos se pierdan ó dañen.

"Parágrafo 3º Es entendido además que los edificios, materiales, obras y mejoras que deben pasar al dominio de la República en los casos previstos en este artículo y conforme al 23 del contrato de 1878, serán inalienables y deberán ser entregados en buen estado, salvo el deterioro por razón del uso, de fuerza mayor ó caso fortuito.

"Art. 7º Cuando la Compañía de conclusión del Canal esté legalmente organizada y haya reanudado los trabajos de conformidad con lo establecido en la condición 2ª del artículo 1º de este contrato, el Gobierno le adjudicará, en el Departamento de Panamá, las doscientas cincuenta mil hectáreas de tierras baldías que por resoluciones ejecutivas se ha declarado que le corresponden, y le entregará los títulos respectivos, siempre que se cumplan por parte de la Compañía las formalidades legales sobre la materia.

"Art. 8º La fianza de seiscientos cincuenta mil francos (Fs. 750.000) otorgada por la Compañía del Canal, de acuerdo con el artículo 2º del contrato vigente, quedará subsistente en seguridad del cumplimiento de las obligaciones provenientes de dicho contrato y de las que contrae el Concesionario en virtud del presente.

"Art. 9º Todos los derechos y obligaciones constituidos por el contrato de 23 de Marzo de 1878 para la apertura de un Canal interoceánico al través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 25 del mismo año, subsistirán en todo su vigor y fuerza, sin más limitaciones ni modificaciones que las estipuladas en el presente contrato.

"Art. 10. El presente contrato necesita para llevarse á efecto, de la aprobación del Excmo. Sr. Presidente de la República y la del del Congreso.

"Hecho en doble ejemplar en Bogotá, á diez de Diciembre de mil ochocientos noventa.

"ANTONIO ROLDÁN.—LUCIANO N. B. WYSE.

"Gobierno Ejecutivo.—Bogotá, 10 de Diciembre de 1890.

"Aprobado.

"CARLOS HOLQUÍN.

"El Ministro de Relaciones Exteriores,

"ANTONIO ROLDÁN."

Dada etc.

Bogotá, Diciembre 11 de 1890.

Presentado por infrascrito Senador por Panamá en cumplimiento de comisión especial.

S. MAC-KAY.

DOCUMENTO NUMERO 27.

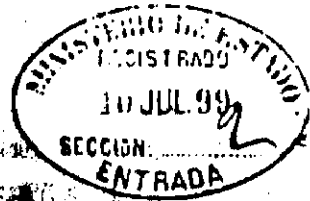
Política de América nº 63, Bogotá, 6 de mayo de 1899. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, opinión de que la misión del Nuevo Ministro de la Gran Bretaña versa sobre el Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Legajo número 2338. Años 1892-1893.

413  
Bogotá, 6 de Mayo de 1899.

N.º 63

Política de América



2.151

Al Excmo. Sr. Ministro de Estado,

Es

Es

Es

El Encargado de Negocios de España

Comisionado para la revisión

del nuevo sistema de

Gran Potencia de

Canal de Panamá.

Ministro  
Folse

RECEIVED  
MAY 12 1899  
46-190  
292

Doc N. 27



que desde hace años Inglaterra tenía  
agente de Encargado de Negocios a un ti-  
tular check y ahora nombre para reem-  
plazarlo a un Ministro Residente.

No creo que baste a explicar esto sa-  
tisfactoriamente el deseo del Genl. Villiers  
de que su Gobierno le otorgue una licen-  
cia para atender al establecimiento de  
la salud muy quebrantada de su Señoría,  
ni me parece tampoco verosímil que ha-  
ya influido en la determinación del Go-  
bierno inglés el hecho de que el trabajo que pesa  
sobre su Legación en Bogotá desde que  
se ha encargado de los intereses italia-  
nos, teniendo en cuenta, sobre todo,  
quizás no este lejano el día en que se res-  
tauraran las relaciones oficiales entre  
Italia y Colombia, puesto que el asunto  
Cerrito que dio origen al rompimiento  
parece encauzado en vías de pacífico arri-

46

Si bien ~~me es en absoluto posible~~  
elevant a ~~las~~ categorías afirmaciones por  
no verme forzado por hoy fundamentar-  
las, no creo deber dejar de manifestarle  
que corren rumores acerca de la cesión  
que está en camino de hacer la nueva  
Compañía del Canal de Panamá a una  
Compañía americana de sus intereses en  
la continuación de trabajos en la con-  
exionada vía marítima.

Considero tan verosímil el rumor, cuya  
exactitud es sin duda más fácil de  
probar en Europa, y me parece tan lo-  
gico relacionarlo con la llegada del  
nuevo Jefe de la Legación inglesa en esta  
Capital, que no he juzgado debía omitir  
elevant a T. E. este informe, aún a riesgo  
de que me indujera a error mi natural  
de temer ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer  
de ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer ~~temer~~ temer

Dios



DOCUMENTO NUMERO 28.

Informe que presenta al Excmo. Señor Vicepresidente de la Mayoría de la Comisión nombrada por la Junta que se reunió el 13 de este mes en el Palacio de San Carlos. Bogotá, 20 de febrero de 1902.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Legajo número 2345 IIA. Años 1899-1903.

4/8  
Dec N. 28

Informe  
que presenta al Excmo Sr Vicepresidente  
la Mayoría de la Comisión nombrada  
por la Junta que se reunió el 13 de este mes  
en el Palacio de San Carlos

Bogotá, Febrero 20 de 1902.

Excmo. Señor Vicepresidente.

Habiendo iniciado la Compañía del Canal de Panamá una propuesta de cesión al Gobierno de los Estados Unidos de América, de privilegio que le concedió el Gobierno de Colombia para la apertura del Canal y de los derechos y propiedades que tiene en él, proyecto que fue puesto en nuestro conocimiento por el Ministro de Colombia en Washington, acordáramos convocar una reunión en el Palacio de San Carlos, que tuvo lugar el día 22 de este mes, con asistencia de varios miembros del Gobierno, de los Magistrados de la Corte Suprema, de los Consejeros de Estado, del Procurador General y de algunos individuos particulares con el fin de discutir los puntos conductores de la negociación, enumerados en la nota del Señor Ministro.

Al efecto se nos hizo el honor de nombrarnos en comisión para presentar un Informe sobre las cuestiones sometidas a nuestro examen.

Conforme al artículo 21 de la Ley 28 de 1878 le es absolutamente prohibida a la Compañía del Canal Interoceánico ceder o hipotecar la empresa a ninguna Nación o Gobierno extranjero, y en el caso de hacerlo caducará

el contrato por el mismo hecho y el Canal con sus anexidades vuelva al dominio de la República así, mediante esta prohibición la Compañía no puede hacer el trueque sino con el permiso y consentimiento del Gobierno de Colombia.

Ahora bien, ¿Conviene a los intereses de nuestro país, a su independencia y soberanía que sea un Gobierno extranjero a quien Colombia confiera el derecho de abrir el Canal?

La vía de Panamá que pone en comunicación los dos Océanos para el comercio del mundo, representa la parte más importante del territorio de Colombia, su gran riqueza y su porvenir; entregarla a un Gobierno extranjero, sustraerla a nuestra jurisdicción, sería un suicidio, una traición a la Patria, la repudiación de la herencia que con su sangre y sus sacrificios nos legaron nuestros padres.

Lo que constituye en primer término el carácter de independencia en una Nación, es el ejercicio de la jurisdicción en su propio territorio; desde que este atributo de la soberanía se confiere a autoridad extranjera el dueño de la tierra pasa a ocupar el puesto de colono o vasallo de otro país.

Por el artículo 1.º del Contrato de 1878 se ceden gratuitamente a los concesionarios, por el tiempo del privilegio, las tierras baldías necesarias para el trazado del Canal, sus dependencias, estaciones, &c., y una faja de tierras



de docientos metros de anchura sobre cada uno de sus costados, y por el artículo 4º se le ceden o perpetuidad, quinientas mil hectáreas de tierras baldías con las minas que ellas puedan contener, debiendo hacerse la adjudicación sobre las que queden en las orillas marítimas o orillas del Canal o de los ríos en lotes alternados entre el Gobierno y la Compañía, de modo que la Nación o Gobierno a quien se trasparara la sucesión vendría a ser propietario no solo del Canal sino de quinientas mil hectáreas de tierras baldías, que adjudicadas en Panamá le quedarían en posesión de este Departamento.

Además, en el nuevo Contrato, parece que se exigiera una zona de seis millas de ancho al lado del Canal y las islas de la bahía de Panamá para estaciones de carbón.

Puesto un Gobierno extranjero se procura tan considerable del país, surge la duda respecto de la jurisdicción a que la parte enajenada quedaría sometida.

La Europa, agitada por guerras frecuentes, para transigir pretensiones que estas ha establecido el Condominio en determinados países, citamos, entre otros, el que la Bélgica y la Prusia ejercen en el Mosinet, perteneciente a la primera; el protectorado que la Inglaterra, la Alemania y los Estados Unidos tienen sobre las islas Samoa; las delimitaciones de territorios con vasallaje respecto de la Arguinia, y la ceder

a la Inglaterra de la isla de Chique en condiciones semejantes, que el Congreso de Berlín de 1878 determinó y llevó a efecto.

El Condominium con un Gobierno concursionario del Canal sería de parte de Colombia absurdo, pues su derecho no podría ser efectivo sino quedando esa Empresa, como lo está hoy, sometida a nuestras leyes. Por otra parte, una Nación poderosa aduenada de Panamá extendería su influencia irresistible sobre nuestras costas del Atlántico y el Pacífico y de hecho la nacionalidad Colombiana quedaría anulada.

No nos anima al emitir estas ideas ningún mal sentimiento respecto del Pueblo Americano; reconocemos el inmenso Poder, sus virtudes republicanas y el honor que la América latina debe al apoyo moral que le ha prestado; pero tratándose de nuestro país tenemos el deber de defenderlo, de combatir todo lo que pueda entorpecer sus derechos o comprometer su existencia como Nación independiente.

El 29 de Octubre de 1888 se firmó en Constantinopla entre la Francia, la Alemania, el Austria-Hungría,

la España, la Gran Bretaña, la Italia, los Suizos Bajos, la Rusia y la Turquía, el Tratado garantizando el libre uso del Canal de Suez en tiempo de paz y en tiempo de guerra, en desarrollo del firmado por S. M. I. el Sultán, de 22 de Feb. de 1866. Por este Tratado se determina que el pasaje por el Canal marítimo de Suez será libre en todo tiempo para los buques de comercio o de guerra, sin distinción de bandera. Se reconocen así el los derechos de soberanía del Emperador de Turquía y del Khedive de Egipto, a quienes corresponde dictar los reglamentos de Policía y emplear la fuerza pública a efecto de mantener el orden en el Canal y la seguridad del tránsito.

El Egipto, como en otro tiempo de la civilización Oriental, que durante el imperio de los Saracenos produjo las más poderosas monarquías del mundo, es hoy, a causa de su decadencia, considerado como Nación débil, de tal manera que, conforme a las capitulaciones y a los arreglos celebrados con las Potencias europeas, los extranjeros están allí sometidos a una jurisdicción especial, representada por Tribunales mixtos y consules.

Si el Egipto, decimos, no ha cedido sus derechos de soberanía en el Canal de Suez a ningún Gobierno extranjero; ¿Cómo podría Colombia, Nación civilizada, colocarse en una posición inferior a la de los países bárbaros?

La discusión en la Cámara de Diputados de los Estados Unidos de la Ley sobre la apertura del Canal por la vía de Nicaragua y la probable nulación del Tratado Clayton Bulwer, acaso han producido pánicos en los accionistas franceses, induciéndolos a ofrecer su renuncia, no obstante el adelanto notable en que se encuentran los trabajos del Canal.

La línea de Nicaragua, según la opinión de autoridades científicas, es más larga, difícil y costosa que la de Panamá, y si en ésta se ha trabajado durante veinte años con un gasto de muchos millones de pesos, ¿cuánto tiempo y cuánto dinero no se emplearían en la otra vía!

Durante siglos el Canal de Suez se consideró impracticable. Refiere la tradición histórica que en los primeros trabajos, sorprendidos por los Saracenos, perecieron ochenta mil hombres. Sin embargo, apesar de las dificultades, bajo la dirección del gran francés Fernando de Lesseps, fue abierto y terminado.

En 1869, al inaugurarse esta gran obra, Monseñor Paner, en su discurso, se expresaba así: 'A qual



quier lado que se dirijan nuestras miradas, bajo este cielo  
lo maravilloso, ante esa concurrencia cosmopolita; Cuán  
los motivos de asombro en lo pasado y qué gloriosa espe-  
ranza en lo porvenir!

"Se terminó por fin la obra que se creía  
imposible."

"He ahí ante nuestros ojos, magnífica  
y grandiosa, completamente terminada."

"He ahí las "Voces" de todos los par-  
tes del mundo, dispuestas a lanzarse sobre ese suelo abier-  
to a la civilización."

"Así como en la cronología de lo pasado  
el descubrimiento de América está escrito con caracteres in-  
dolebles, la apertura del Canal de Suez ocupará un lugar no  
menos glorioso en la cronología de lo porvenir."

Estas hermosas palabras tendrían ocasión  
de repetirlas, en breve tiempo, cuando la Francia, arrepentida  
de haber, por un momento, renunciado a la gloria de dar su  
nombre a la más colosal Empresa del Siglo, se lance con sus  
capitales, su energía y su ciencia a realizarla. No renunciemos  
tampoco nosotros a este summo deber por una suma de  
dinero nuestros derechos, nuestra soberanía, y hasta nuestra  
independencia.

La Ley 2<sup>a</sup> de 1851, declara que en Colom-  
bia no es transferible la propiedad sobre los terrenos estranje-  
ros, y como la obediencia a las leyes es una en, y una

termino a los encargados de ejecutarlas, parece, fuera de duda, que el Gobierno Ejecutivo no puede celebrar contrato alguno ni dar permiso para hacer cesiones o traspasos que comprendan enajenacion de territorio, sin que la ley a que nos referimos haya sido previamente derogada.

El solo privilegio por 99 años e el arrendamiento de la via por 200, significaria en el fondo la enajenacion completa, porque tratándose de Naciones y de Gobiernos, uno vez creados intereses de gran significacion no los seria tan dignos de ellos, teniendo sobre si la presion de todo un pueblo, que pretende hacerlos efectivos en su provecho.

El Gobierno de la Republica aceptando, en el privilegio concedido a la Compania, la neutralidad y el paso libre por el Canal de los buques de todas las Naciones, este caracter internacional de una obra llamada a servir a la Civilizacion y al Comercio universal, tendria ya convertirse en Empresa exclusiva de un Gobierno que podria establecer, respecto del tránsito, las restricciones que su interés le exigiera, tanto en la paz como en la guerra.

La Europa quedaria excluida de toda

participación en un Canal, únicamente Americano, y los Estados para establecer relaciones comerciales, por aquella vía se celebrarían no con nuestras autoridades sino con el Gobierno, no concesionario, apareciendo Colombia vinculada a un protocolo, no menoscabo de su dignidad y de su importancia política ante las Naciones.

¶ Tiene derecho la República a una participación en el producto bruto del Canal de cinco por ciento en los primeros veinticinco años de terminada la obra, de seis por ciento del vigésimo sexto año al quincuagésimo inclusive, de siete por ciento del quincuagésimo primero al septuagésimo quinto, y de ocho por ciento del septuagésimo sexto hasta la terminación del privilegio. Además, el Gobierno de Colombia puede establecer una Aduana para cobrar el impuesto sobre los objetos que se importen a otros puertos de la República, y dictar los reglamentos de Policía que juzgue conducentes.

Si llegaran a suscitarse dificultades entre el Gobierno y la Compañía, serán sometidas a la decisión de un Tribunal de arbitros, compuesto de cuatro individuos, dos de ellos nombrados por el Poder Ejecutivo y otros dos

membres de la Corte Suprema y los otros dos nombrados por la Compañías. En caso de empate en los votos de este Tribunal, los árbitros nombrados en un quinto y los fallos que se pronunciaron por ellos serán definitivos.

Dado el caso de la cesión a un Gobierno extranjero no existiría Tribunal que resolviera las diferencias entre el Concesionario y el Gobierno de la República, y no teniendo este la fin ni el poder para defender su derecho habría de someterse a la ley que se quisiera imponerle.

Sería del todo imposible que las estipulaciones del Contrato vigente fueran aceptadas por el Gobierno si quisiera traspassar la cesión, se haría necesario un nuevo Contrato, quedando el existente, con las Compañías Francesas, sin efecto alguno.

Por el Tratado de 12 de Diciembre de 1846, celebrado por nuestro Gobierno con el de los Estados Unidos, este garantiza la perfecta neutralidad del Istmo de Panamá, con la mira de que en ningún tiempo, durante la vigencia del Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar, y garantiza asimismo los derechos de soberanía y propiedad que Colombia tiene y posee sobre dicho territorio, en compensación de las franquicias y ventajas comerciales acordadas a los

ciudadanos Americanos. Mas de medio siglo hace que  
rige este Tratado, que la Republica, por su parte, no ha  
pretendido ni pretende invalidar.

Nuestras relaciones con el Gobierno  
Americano han sido de una amistad inalterable y es  
de esperarse que ellas continuaran, siempre, como has  
la hoy.

En 1860 el Reino de Cordoba  
cedio a la Francia las Provincias de Nari y de Saloya,  
previo un plebiscito que fue favorable a Francia. Si-  
guiendo este ejemplo, juzga vuestra Comision que tra-  
tándose de asunto de tanta gravedad, como seria la  
cesion a una potencia extranjera de Canal Colombiano,  
no el voto de un Congreso, quiza ni el de una Convencion  
Nacional, sino el voto directo del Pueblo, seria ne-  
cesario para determinar la conducta del Gobierno,  
en la seguridad que de los cinco millones de habi-  
tantes de Colombia no habria uno decena que acepta-  
ra la cesion.

La difícil situacion fiscal a que nos  
ha conducido la guerra civil, puede remediarse por  
otros medios que no sean los de recurrir a recursos de  
superadosos.

Las ricas minas de oro que se explotan  
en el pais, las de plata, las de piedras preciosas, las  
plantaciones de caña, los demas cultivos de exportacion

lación y las rentas públicas, suministran recursos su-  
ficientes para hábiles combinaciones, con las cuales, pue-  
de llegarse a la amortización gradual del papel mo-  
neda, en cuya labor es el Congreso el llamado a coope-  
rar efecivamente.

No entro nuestra Comisión a ocuparse  
de los otros puntos expresados en la nota del Señor  
Ministro, por no serlo conducente, una vez que no ocu-  
pa el primero, base de la negociación.

Excelentísimo Señor Vicepresidente:

Nuestra Comisión reconoce  
y respalda nuestros honrados propósitos y espera que  
inspirándose en nuestro amor a la Patria negaréis  
en absoluto el permiso que la Compañía del Canal  
solicita para traspasar la concesión a un Gobierno ex-  
tranjero, haciéndole pasar a la misma Compañía que  
el Gobierno de Colombia le exige el cumplimiento de  
sus compromisos, para la continuación de los trabajos  
y terminación del Canal.

Excelentísimo Señor Vice

presidente.

Francisco de P. Matos. Antonio Maldan. José  
Camacho Carrasco. Alejandro M. Chaves.

132

**MARROQUÍN—PAÚL**

Legation de Columbia—Washington, D. C.—Encre  
22, 1904.

Esto me comunicó el Secretario de Estado:

El ultimatum se presentó al Senado de Colombia con el Tratado.

**Україна**

Ministro Colombia—Washington.

Persists abatecerne aceptar reformas Tratado.  
Informe usted cable clave frecuencia curso  
sunto Senado.—RICO.

**Martio 12 de 1903.**

1902. Washington, 17 (8 y 10). Buenaventura, 17  
Maya.

### Exteriores—Bogotá

El Senado discute reformas. Tratado sobre absoluta jurisdicción Estados Unidos y renta anual solamente durante sesenta años. Rechazo toda reforma. Situación difícil; pero esperamos suceso. El Presidente de los Estados Unidos practicable. Cumpliránse órdenes contenidas cable del doca.—HARRIS.

**MEMORANDUM**

Presentado por el Sr. Ministro de los Estados Unidos, personalmente, el 13 de Junio de 1902.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia.

**LUIS CARLOS RICO**

"Art. 28. Una vez firmada esta Convención por las Partes Contratantes, será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se canjeará en Washington dentro del término de ocho meses, contados desde su fecha, ó antes si fuere posible."

El Gobierno de los Estados Unidos pasó la Conferencia al Senado en solicitud de su concepto respecto a la ratificación, y en aquel Cuerpo el debate fue tan largo y vehemente, que no vino a ser aprobada sino en las subsecuientes sesiones extraordinarias; y ha podido ser negada sin menoscabo de ningún derecho de Colombia, como puede ser negada aquí sin menoscabo de ningún derecho de los Estados Unidos.

El haber propuesto una negociación no implica necesariamente el que la apruebe, ni en todo ni en parte, el Cuerpo Legislativo del país que la inicie. Entre las prácticas internacionales que comprobamos esta afirmación podemos citar el incidente ocurrido entre los mismos Estados Unidos de América y Su Majestad Británica acerca del proyecto de Tratado para abrogar el conocido con el nombre de Clayton-Bulwer, de 1850, el cual proyecto, si no estoy mal informado, fue iniciado por el Gobierno de la Unión Americana, y, no obstante eso, el Senado propuso que se modificara en estos términos:

"Es entendido, sin embargo, que ninguna de las precedentes estipulaciones y modificaciones en los parágrafos 1, 2, 3, 4 y 5 de este artículo (el 2.º) se aplicará a las medidas que los Estados Unidos crean necesario tomar para cooperar con sus propias fuerzas la defensa de los Estados Unidos y el mantenimiento del orden público."

En Majestad Británica se aceptó esta modificación, y se negativa diferió por algún tiempo la aprobación y ratificación del Tratado.

Si el iniciar la negociación de un convenio implicara la correlativa obligatoria aprobación del Cuerpo Legislativo, el sometimiento a su decisión sería un requisito ilusorio, por cuanto la facultad de hacer tratados con las potencias extranjeras sería en realidad atribución exclu-

...a del Poder Ejecutivo; lo que paga solamente con el espíritu y la letra de la Constitución de esta República.

El Gobierno de Colombia ha atribuido la regulación total la importancia que le corresponde, por los grandes intereses políticos y comerciales a ella vinculados. Así aparece en el primer párrafo de la nota que el Jefe de este Ministerio, honorable Sr. Padi, dirigió el 28 de septiembre de 1902 a los Gobernadores de los Departamentos, en la cual les invita a pre-

en los Estados Unidos si hubiera reconocido alguna ley para que fuera posible hacer el Tratado con Colombia. El Gobierno de esta República dispuso que un Representante en Washington escribiera al pacto en la inteligencia de que, conforme al artículo 4.º de la Ley aprobada el 28 de Junio de 1903 (*bill Spooner*), si el Gobierno de los Estados Unidos no puede obtener del de Colombia el dominio sobre el terreno necesario para la obra, ni los derechos mencionados en los artículos 1.º y 2.º de dicha Ley, si es título satisfactorio á las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, al Honorable Sr. Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará presente su

[illegible][illegible]

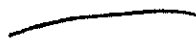
El Congreso, cuando de una prerrogativa  
laborista a la soberanía nacional, no aprobará  
el punto en referencia, porque, a su juicio, no es  
conveniente para la República, lo hará, en tal  
caso, sintiendo no acceder a los deseos del  
Gobierno y del Congreso de los Estados Uni-



DOCUMENTO NUMERO 29.

Ley 107 de 1890 (26 de diciembre) por el cual se aprueba un contrato.  
El Congreso de Colombia decreta en Bogotá el 26 de diciembre de 1890.  
El Ministro de Relaciones Exteriores.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Legajo número 2338 IIA. Años 1892-1893.





**DOCUMENTO NUMERO 30.**

**TRATADO HAY-PAUNCEFOTE 1901, 18 de noviembre. Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 16 de noviembre de 1901, por el cual se subroga el contrato Clayton-Bulwer de 1850.**

**Fuente:** Revista Lotería, número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 32-33.

Doc No. 30

# Tratado Hay-Pauncefote

1901, noviembre 18—

Entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña, celebrado en Washington el 18 de Noviembre de 1901, por el cual se subroga el Tratado Clayton-Bulwer de 1850.

Los Estados Unidos de América y Su Majestad Eduardo VII, Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda, etc., etc., deseando facilitar la construcción de un canal para buques que una los océanos Atlántico y Pacífico por la vía que considere más conveniente, y a ese fin remover cualquier obstáculo que pudiere surgir del Convenio de 19 de Abril de 1850, comunmente llamado Tratado Clayton-Bulwer para la construcción de dicho Canal, bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, sin menoscabo del "principio general" de neutralización establecido en el artículo 89 de aquel Convenio, han nombrado como Plenipotenciarios al efecto:

El Presidente de los Estados Unidos a John Hay, Secretario de Estado, y Su Majestad Eduardo VII al muy honorable Lord Julián Pauncefote G. C. B. G. C. M. G., Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Su Majestad en los Estados Unidos quienes, habiéndose comunicado mutuamente sus plenos poderes y hallándose en propia y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

## ARTICULO I

Las Altas Partes contratantes convienen en que el presente Tratado abroga el mencionado Convenio de 19 de abril de 1850.

## ARTICULO II

Se conviene en que el Canal puede ser construido bajo los auspicios del Gobierno de los Estados Unidos, ya directamente y a sus propias expensas o por donación o empréstito de dinero a individuos o corporaciones o por suscripción o compra de bonos o acciones, y en que con arreglo a las prescripciones del presente Tratado, dicho Gobierno tendrá y disfrutará todos los derechos incidentales a dicha construcción, así como el derecho exclusivo de proveer a la reglamentación y administración del Canal.

## ARTICULO III

Los Estados Unidos adoptan como base para la neutralización de dicho Canal las siguientes reglas que en substancia son las mismas incorporadas en la Convención de Constantinopla, firmada el 28 de Octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez, es decir:

I El Canal será libre y abierto a la navegación por buques mercantes y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en condiciones de entera igualdad, de modo que no habrá distinción en perjuicio de ninguna nación ni de sus ciudadanos o súbditos por lo que respecta a condiciones o tarifas de tráfico ni de otra clase. Estas condiciones o tarifas serán justas y equitativas.

II Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, sin embar-

go, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley.

III Ningún buque de guerra perteneciente a nación beligerante se aprovisionará ni pertrechará en el Canal excepto en caso y cantidad estrictamente necesario, y el tránsito de dichos barcos de guerra por el Canal se efectuará con la menor dilación, posible, de acuerdo con los reglamentos vigentes y con sólo aquellas intermisiones que pudieran resultar de las necesidades del servicio. Las presas quedarán sujetas en todo a las mismas reglas que los buques de guerra beligerantes.

IV Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en tal caso el tránsito se reanudará con la mayor prontitud posible.

V Las disposiciones de este artículo se aplicarán a aguas adyacentes al Canal, por un radio de tres millas marítimas en cada extremo. Los buques de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de 24 horas seguidas cada vez, excepto en caso de situación precaria, en cuyo caso deberán partir con la prontitud posible; pero un buque beligerante no podrá partir hasta pasadas veinticuatro horas de la partida del buque contrario.

VI El establecimiento, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del Canal serán consideradas como parte del mismo para los propósitos de este Tratado, y en tiempo de guerra, como en tiempo de paz, gozarán completa inmunidad de ataque o daño por parte de beligerantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal.

#### ARTICULO IV

Queda acordado que ningún cambio de soberanía territorial o relación internacional en el país o países por donde haya de atravesar el Canal, afectará al principio general de neutralización o de obligación de las Altas Partes contratantes bajo el presente Tratado.

#### ARTICULO V

El presente Tratado será ratificado por el Presidente de los Estados Unidos, por y con el consejo y consentimiento del Senado de los mismos, y por Su Majestad Británica, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington o en Londres, a la mayor brevedad posible, dentro de tres meses, a contar desde esta fecha.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios respectivos han firmado este Tratado y sellándolo con sus sellos.

Dado por duplicado en Washington, el 18 de noviembre de 1901.

(Ido.) John Hay.

(Ido.) Pauncefoot.

(Canjeado en Washington el 18 de Diciembre de 1901)

#### BIBLIOGRAFIA:

ANTONIO JOSE URIBE: "Anales diplomáticos y consulares de Colombia". — Bogotá, 1901, Tomo II, Documentos pg. 1.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos" — Panamá. — 1953, pgs. XXXIII-XXXIV.

MEMORIA DE RELACIONES EXTERIORES. — Panamá, 1961, Anexos, pgs. 6-8.

DIóGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá" — Panamá, 1962, pgs. 137-140.

DOCUMENTO NUMERO 31.

LEY SPOONER, 1902, 28 de junio, expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América por el cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico.

Fuente: Revista Lotería, número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 34-36. -

439  
Doc. N. 31

## Ley Spooner

1902, junio 28.—

*(Expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América, por la cual se autoriza la construcción de un Canal Interoceánico).*

EL SENADO Y LA CAMARA DE REPRESENTANTES DE LOS  
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA,  
*Reunidos en Congreso,*

DECRETAN:

### ARTICULO I

Autorizase al Presidente de los Estados Unidos para que, en nombre de ellos, adquiriera mediante el pago de una suma, que no exceda de cuarenta millones de dólares, los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierra, derechos de tránsito, obras inconclusas, maquinarias y otras propiedades raíces, muebles y de ambas clases combinadas, sea cual fuere su naturaleza y su nombre, que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, posea en el Istmo de Panamá, con todos los mapas, planos, dibujos y archivos en el propio Istmo y en París, inclusive el capital suscrito que no sea inferior, sin embargo, a sesenta y ocho mil ochocientos sesenta y tres acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá que la enunciada Compañía del Canal posea, siempre que pueda obtenerse un título satisfactorio de todas esas propiedades.

### ARTICULO II

Autorizase asimismo al Presidente para adquirir de la República de Colombia, en nombre de los Estados Unidos, en términos que él juzgue razonables, el dominio perpetuo de una faja de tierra, en territorio colombiano, de diez millas de ancho, medidas del Mar Caribe al Océano Pacífico, y el derecho de usar y disponer de las aguas de esa región, y de excavar, construir, mantener perpetuamente, beneficiar y proteger en aquella zona un Canal de profundidad y capacidad suficientes para que por él pasen buques del mayor arqueo y calado que hoy navegan desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual dominio deberá comprender el derecho perpetuo para conservar y beneficiar el Ferrocarril de Panamá, si la propiedad de esta Empresa o la mayoría de derechos y acciones en ella se adquieren por los Estados Unidos, así como también la jurisdicción sobre la misma faja y los puertos extremos en ella, para dictar las providencias y reglamentos de policía y de higiene que fueren necesarios para conservar el orden y la salubridad pública y para establecer los tribunales judiciales que convenga establecer allí y que fueren necesarios para la ejecución de tales providencias y reglamentos.

El Presidente podrá adquirir de Colombia los demás terrenos y derechos que a su juicio faciliten la realización del objetivo de que se trata.

### ARTICULO III

Una vez que el Presidente haya adquirido un título satisfactorio a las propiedades de la Compañía del Canal de Panamá conforme el Artículo I que antecede, y haya obtenido de la República de Colombia, mediante convenio, el dominio sobre

las tierras necesarias, conforme al Artículo II, queda autorizado para pagar por aquellas propiedades cuarenta millones de pesos a la misma Compañía, y a la República de Colombia, la suma que se hubiere ajustado. Para llenar estos dos objetos, se destina la cantidad suficiente de los fondos que existen en la Tesorería de los Estados Unidos que no se haya destinado a otros fines, la cual cantidad se pagará a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, Comisión de que en adelante se tratará, hará excavar, construir, y llevar a término, utilizando a ese efecto, hasta donde ello fuere practicable, la obra que hasta la fecha se tiene ejecutada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, y por la Compañía anterior a ésta, un Canal desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener la capacidad y profundidad suficientes para dar fácil paso a buques del mayor arqueó y de la mayor cala que hoy navegan, y a los que puedan razonablemente preverse para lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Así mismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que fueren convenientes en los extremos del Canal, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de ellos y del mismo Canal. A los efectos anteriores, queda autorizado el Presidente para emplear las personas que fueren necesarias y para fijar su remuneración.

#### ARTICULO IV

Si dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables el Presidente no pudiere adquirir para los Estados Unidos un título satisfactorio de las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ni el dominio sobre el terreno necesario de la República de Colombia, ni los derechos mencionados en los Artículos I y II de esta Ley, entonces, y adquirido que haya de Costa Rica y de Nicaragua para los Estados Unidos, por Tratado, el dominio perpetuo sobre el territorio necesario, en condiciones que puedan tenerse por razonables para la construcción, la perpetua conservación y protección de un Canal que comunique el Mar Caribe con el Océano Pacífico por la vía que comunmente se conoce con el nombre de ruta de Nicaragua, el mismo Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excavar y construir un Canal para buques y una vía acuática desde un punto de la costa del Mar Caribe, cerca de Greytown, por el Lago de Nicaragua, hasta un punto cerca de Brito, en el Océano Pacífico, el cual Canal deberá tener suficiente capacidad y profundidad para que por él pasen buques del mayor arqueó y calado que hoy navegan y los que de tamaño o extensión razonables puedan construirse en lo futuro, provisto de las esclusas y demás aparatos para atender a las necesidades de las embarcaciones que pasen por allí de uno a otro Océano. Asimismo hará que se construyan los puertos cómodos y seguros que en los extremos del Canal fueren convenientes para el uso adecuado y eficaz de ellos, dictando las providencias necesarias para la defensa, seguridad y protección de los mismos puertos y Canal. Destínase de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, la cantidad o cantidades de dinero que se conviniere por contrato como indemnización que ha de darse a Nicaragua y a Costa Rica por las concesiones y derechos de que trata esta Ley, adquiridos por los Estados Unidos, cantidad o cantidades que se pagarán a la presentación de la cédula o cédulas que al efecto expida el mismo Presidente.

El Presidente ordenará que la Comisión del Canal Istmico ejecute los trabajos que fueren necesarios para la construcción del Canal y de los puertos, a cuyo efecto puede emplear las personas que juzgue necesarias y fijar su remuneración.

En la excavación y construcción del referido Canal se hará uso del río San Juan del Lago de Nicaragua o de la parte de ellos que fuere ventajosa.



## ARTICULO V

Destínase la suma de diez millones de dólares de los fondos de la Tesorería que no hubieren sido aplicados a otro objeto, para poner en ejecución el proyecto de que se trata en la presente Ley por cualquiera de las rutas que se elija.

Autorízase al Presidente para que ordene que se celebre el contrato o los contratos que juzgue necesarios para la debida excavación, construcción, conclusión y defensa del mencionado Canal y puertos por la ruta que definitivamente se determine al tenor de esta Ley. Para los gastos que la Empresa ocasione se destinarán en su oportunidad las sumas que fueren necesitándose, las que en conjunto no deberán exceder de ciento treinta y cinco millones de dólares, si se adopta la ruta de Panamá, ni de ciento ochenta millones de dólares si se adopta la ruta de Nicaragua.

## ARTICULO VI

En cualquier contrato que se celebre con la República de Colombia o con las naciones de Nicaragua y Costa Rica, queda autorizado el Presidente para garantizar a aquella República o a estas naciones el uso del expresado Canal y puertos en los términos que se convinieren para todas las naves de que sean dueños esos países o sus ciudadanos.

## ARTICULO VII

A fin de que el Presidente pueda construir el Canal y las obras dependientes de él, conforme lo dispone esta Ley, se crea la Comisión del Canal Istmico, la cual se compondrá de siete miembros nombrados y elegidos por él con acuerdo y consentimiento del Senado, quienes funcionarán hasta la terminación del Canal, salvo que antes sean removidos por el mismo Presidente. Uno de ellos será nombrado Presidente de la Comisión. De esos siete miembros, cuatro por lo menos deberán ser personas instruidas y versadas en la ciencia de la ingeniería, y de ellos, uno por lo menos, deberá ser Oficial del Ejército de los Estados Unidos, y uno por lo menos también deberá ser Oficial de la Marina de la Unión, ora estén en la lista del servicio activo, ora en la de los que tienen Letras de retiro del Ejército o de la Marina. Los Comisionados gozarán del sueldo que el Presidente determine, mientras la remuneración se fija por el Congreso.

Además de los miembros de la antedicha Comisión del Canal Istmico, queda autorizado el Presidente para emplear a su arbitrio, por conducto de ella, en los referidos trazados, cualesquiera ingenieros del ejército de los Estados Unidos, o ingenieros civiles, como a bien tenga, o cualesquiera otras personas que fueren menester para la acertada y expedita prosecución de la obra precitada. El sueldo de todos esos ingenieros y de las demás personas empleadas conforme a esta Ley, se fijará por la Comisión, con aprobación del Presidente. El sueldo legal del Oficial nombrado o empleado al tenor de esta Ley se le deducirá del monto del sueldo o remuneración que esta misma Ley establece o conforme a ella se fije. En todo asunto, la Comisión estará bajo la dirección y orden del Presidente, a quien rendirá anualmente y en cualquiera otra época que se exija, ya por la Ley, ya por mandato del Presidente, informes minuciosos y completos de todos sus actos y procedimientos y de todas las sumas recibidas y gastadas en la construcción de la obra, y en el cumplimiento de sus deberes en relación con ella, cuyos informes serán transmitidos al Congreso por el Presidente.

La Comisión deberá, además, pasar al Congreso o a cualquiera de las Cámaras que lo componen, los datos que en cualquier tiempo puedan requerirse, ya sea por Ley, ya por orden de cualquiera de las Cámaras.

El Presidente dispondrá que se provea a la Comisión de las oficinas, útiles y enseres que a juicio de él fueren convenientes y necesarios para el debido desempeño de las funciones que a ella competan.

**DOCUMENTO NUMERO 32.**

**TRATADO HERRAN-HAY, 1903, 22 de enero. Entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de una Canal Interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico.**

**Fuente:** Revista Lotería número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 37-46.

## ARTICULO VIII

Autorízase al Secretario de la Tesorería para que oportunamente, conforme fuere menester para sufragar los gastos que la presente Ley autoriza —y únicamente para atender a esos gastos— y empeñando el crédito de los Estados Unidos, tome a préstamo la suma de ciento treinta millones de dólares o la parte de ella que fuere necesaria, y para preparar y expedir por ella bonos de cupones o registros de los Estados Unidos, en la forma que él determine, por valor de veinte dólares, o de un múltiplo de esa cantidad, amortizable en moneda de oro, a voluntad de los Estados Unidos, transcurridos diez años, contados desde la fecha de su emisión, y pagaderos treinta años después de esa fecha, los cuales devengarán interés, pagaderos por trimestres, en moneda de oro, a la rata de dos por ciento anual. Esos bonos estarán exentos de impuestos o derechos de los Estados Unidos, así como también de toda contribución decretada por las autoridades del Estado, municipales o locales con tal que tales documentos sean colocados por el Secretario de la Tesorería, precisamente a la par, conforme a las reglas que él dicte, dando a todos los ciudadanos de los Estados Unidos igual oportunidad para adquirirlos, sin que se permita ni se pague comisión alguna sobre ellos.

Destínese de los fondos del Erario, que no tengan ya otra aplicación, una suma que no exceda de un décimo por ciento del valor de los bonos para sufragar los gastos de su preparación, anuncio y emisión.

(Aprobada el 28 de Junio de 1902). (32 U. S. Stat. 481)

## BIBLIOGRAFIA:

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1953, pgs. XXXV.XXXVIII.

MEMORIA DE RELACIONES EXTERIORES. — Panamá, 1961, Anexos, pgs. 9-13.

THELMA KING H: "El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos". — Panamá, 1961, pgs. 267-274.

DIÓGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá". — má, 1962, pgs. 149-155.

*Doc No. 32*

## Tratado Herran-Hay

1903, enero 22.—

*Entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América para la construcción de un Canal Interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico.*

La República de Colombia y los Estados Unidos de América, deseando asegurar la construcción de un Canal para navíos que ponga en comunicación a los Océanos Atlántico y Pacífico y habiendo el Congreso de los Estados Unidos expedido una Ley para tal objeto, que fue aprobada el 28 de junio de 1902, una copia de la cual se acompaña, las Altas Partes contratantes han resuelto celebrar un Convenio con este

fin, y, en consecuencia, han nombrado como sus Plenipotenciarios: El Presidente de la República de Colombia, a Tomás Herrán, especialmente autorizado por dicho Gobierno con este objeto.

El Presidente de los Estados Unidos, a John Hay, Secretario de Estado, quienes, después de haber canjeado sus plenos poderes en buena y debida forma, han acordado los siguientes artículos:

#### ARTICULO I

El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los EE. UU. sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de ellas en dicha Compañía, excepción hecha de las tierras baldías situadas fuera de la zona especificada en adelante, que les correspondan a una y otra empresa en la actualidad, las cuales volverán a poder de la República de Colombia exceptuando las propiedades en Panamá o Colón, o en los puertos terminales de estas poblaciones que pertenezcan a dichas Compañías o que se hallen actualmente en su poder. Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos a las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá a que se refiere el Artículo IV del Contrato del 10 de diciembre de 1890, las cuales acciones le serán pagadas por su valor nominal por lo menos; pero como Colombia tiene este derecho únicamente como accionista en dicha Compañía, esta estipulación no impone obligación alguna sobre los Estados Unidos ni la asumen ellos.

La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la empresa) quedarán libres de las obligaciones de la concesión del Ferrocarril salvo en cuanto al pago a su vencimiento, por la Compañía del Ferrocarril, de los bonos emitidos por la misma y que se hallen en circulación.

#### ARTICULO II

Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años, prorrogables, a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo, con o sin esclusas, del Atlántico al Pacífico, a través del territorio colombiano, y el dicho Canal tendrá la suficiente profundidad y capacidad para los buques de mayor tonelaje y calado que se usan hoy en el comercio, o que puedan razonablemente anticiparse; también tendrán los mismos derechos para construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Ferrocarril de Panamá y los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, canales, diques, represas, depósitos de agua y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del Canal y de los ferrocarriles.

#### ARTICULO III

Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos por este Tratado, la República de Colombia concede a dicho gobierno el uso y dirección por el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, de una zona de terreno a lo largo del Canal que se abra de cinco kilómetros de ancho a cada lado de la vía, medidos desde la línea central de ella, incluyendo los canales necesarios auxiliares, los cuales en ningún caso podrán exceder la longitud de quince millas, medidas desde el canal principal y otras obras, como también hasta la profundidad de diez brazas en la bahía de Limón, a continuación del Canal y por lo menos tres millas marinas desde el punto de baja marea en cada término del Canal, en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico respectivamente.

le. En cuanto sea necesario para la construcción, conservación y explotación del Canal, los Estados Unidos tendrán el derecho de usar y ocupar el grupo de pequeñas islas en la bahía de Panamá, denominadas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, pero dichas islas no se considerarán incluidas en la Zona aquí definida, ni serán regidas por los reglamentos especiales aplicables a la referida Zona.

Esta concesión no invalidará en manera alguna los títulos o derechos de los propietarios territoriales particulares en la dicha Zona de terreno, ni embarazará los derechos de paso por las vías del Departamento; entendiéndose, sin embargo, que nada de lo aquí contenido obrará para minorar, debilitar o coartar los derechos concedidos a los Estados Unidos en otras partes de esta Convención. Esta concesión no incluye a las ciudades de Panamá y Colón, excepto en cuanto a los terrenos y otras propiedades en ellas situadas, pertenecientes a o en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal, pero todas las disposiciones del Artículo 35 del Tratado 1846-48, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en toda su fuerza a las ciudades de Panamá y Colón y tierras comunales accesorias, y otras propiedades situadas dentro de la dicha Zona y el territorio comprendido en éste será neutral y el gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia, según el citado Artículo 35 del mencionado Tratado.

Para dar desarrollo a esta disposición se creará una Comisión Mixta por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, que dictará y hará cumplir los reglamentos sanitarios y de policía.

#### ARTICULO IV

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por los términos de esta Convención no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercer tales derechos y privilegios. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía, y rechaza toda pretensión de menoscabarla de manera cualquiera o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualesquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o de Sur América; pues desea, por el contrario, robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su propiedad e independencia.

#### ARTICULO V

La República de Colombia autoriza a los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado Canal, un puerto para los buques que de él se sirvan, con faros adecuados y otros auxiliares para la navegación; y los Estados Unidos quedan autorizados para usar y ocupar, dentro de los límites de la Zona señalada por esta Convención, aquellas partes de la línea costanera y de las tierras e islas adyacentes que sean necesarias para este objeto, incluyendo la construcción y conservación de tajamares, diques, muelles, malecones, estaciones carboneras, dársenas y otras obras apropiadas. La construcción y conservación de dichas obras serán de cargo y por cuenta de los Estados Unidos y los puertos, una vez establecidos, cuyos límites se demarcarán con toda precisión, se declararán libres.

Para dar efecto a este Artículo, los Estados Unidos darán preferente atención y cuidado al mantenimiento de obras de desagüe, sanidad y aseo en el curso del Canal y de sus dependencias, con el fin de impedir la invasión de epidemias y de promover su pronta cesación en caso de que aparezcan. A este efecto los Estados Unidos organizarán hospitales en la línea del Canal y dotarán de un modo adecuado a las ciudades de Panamá y Colón de los acueductos y obras de desagüe necesarias con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad a la ruta del Canal, vengán a ser focos de infección.

El Gobierno de Colombia conseguirá para los Estados Unidos, o sus representantes, en las ciudades de Panamá y de Colón, los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras a que se ha hecho referencia y queda autorizado el gobierno de los Estados Unidos o sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de agua, pasados los cuales, el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, exceptuando en cuanto a los gastos necesarios para la explotación y conservación de dicho servicio, inclusive los depósitos, acueductos, llaves de encañado, distribución, drenaje, y otras obras.

#### ARTICULO VI

La República de Colombia se compromete a no ceder ni arrendar a ningún gobierno extranjero ninguna de las islas o puertos que estén dentro de la bahía de Panamá o en lugares adyacentes; ni sobre la Costa Atlántica colombiana, entre el río Atrato y el límite occidental del Departamento de Panamá, con el fin de establecer fortificaciones, estaciones navales o carboneras, puestos militares, muelles u otras obras que puedan entorpecer la construcción, conservación, explotación, protección, seguridad y libre uso del Canal y de sus obras auxiliares. A fin de que Colombia pueda cumplir con esta obligación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte, llegado el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas y puertos, garantizando allí la soberanía, independencia e integridad de Colombia.

#### ARTICULO VII

La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo o impedimento a la dirección, consumo y utilización general de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas y de todas las aguas no navegables, ya sean naturales o artificiales, para aprovecharlas de la manera que hallen necesario los Estados Unidos para el disfrute de las concesiones y derechos que este Tratado les concede; como también a la navegación de todos los ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales que en el Departamento de Panamá, bajo la jurisdicción y dentro del dominio de la República de Colombia, situados dentro o fuera de la Zona mencionada, puedan ser necesarios o convenientes para la construcción, conservación o explotación del Canal principal y de sus auxiliares, u otras obras sin impuestos ni cobros de clase alguna; incluyendo el derecho de alzar o bajar el nivel de las aguas y desviarlas, encerrarlas e inundar los terrenos que sean necesarios para el debido ejercicio de los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos; así como el de rectificar, construir o mejorar la navegación de cualquiera de dichos ríos, corrientes, lagos y lagunas. Todo el costo será por cuenta única de los Estados Unidos, pero los ciudadanos de Colombia harán libre uso de las vías fluviales que construyan los Estados Unidos sin pagar derechos o impuestos de clase alguna. Los Estados Unidos tendrán derecho al gratuito uso de agua, piedra, grada, tierra o de otros minerales que puedan necesitarse y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes a Colombia.

Todos los daños que se causen a propietarios, particulares por inundaciones, o por desviaciones de las aguas o de cualquiera otra manera provenientes de la construcción y explotación del Canal, se apreciarán y ajustarán en cada caso por una Comisión Mixta, nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, pero el valor de las indemnizaciones que se fijan se pagará únicamente por los Estados Unidos.

#### ARTICULO VIII

El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del Canal, incluyendo los de Panamá y Colón, y las aguas de éstos; de manera que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia derechos de

aduanas, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje, cuarentena o cualquier otro impuesto o derecho de ninguna clase sobre los buques que usen o atraviesen el Canal, o que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y que sean empleados por él, directa o indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación de la obra principal o de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de tales buques; por ser la intención de este Convenio que a todos los buques y a su carga, tripulaciones o pasajeros se les permita el uso y tránsito del Canal y de los puertos que a él conduzcan, sin estar sometidos a otros impuestos o derechos que los que fijen los Estados Unidos por el uso del Canal y de sus dependencias, entendiéndose que tales impuestos y derechos se fijarán de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el artículo XVI.

Los puertos que conducen al Canal, incluyendo a Panamá y Colón, también serán libres para el comercio universal, y no podrá cobrar en ellos derechos o impuesto alguno, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia o del Departamento de Panamá, y sobre los buques que loquen en los puertos de Colón y de Panamá y que no atraviesen el Canal.

Aunque los mencionados puertos sean libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgue convenientes para cobrar los derechos de introducción de los efectos destinados a otras partes de la República y para velar que no se haga contrabando. Los Estados Unidos podrán servirse de los puertos situados en las extremidades del Canal, inclusive los de Panamá y Colón, para anclaje, reparación de buques, embarques, desembarque, depósitos y trasbordos de mercancías que vayan de tránsito o que se destinen al servicio del Canal o de otras obras.

Las concesiones o privilegios concedidos por Colombia para la explotación de faros en Colón y en Panamá, quedarán sometidas a la expropiación, indemnización y pago, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo XIV referente a las propiedades allí situadas; pero Colombia no hará concesiones adicionales a tales privilegios ni modificará las condiciones de las concesiones que hoy existen.

#### ARTICULO IX

No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, los buques que sobre él transiten, los remolcadores y otros buques al servicio del mismo Canal o sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquier naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades o efectos que pertenezcan al Canal o al Ferrocarril y que se necesiten para el servicio del mismo canal o ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situados dentro de las ciudades de Panamá y de Colón o en cualquier otro lugar autorizado por las disposiciones de esta Convención.

Tampoco se podrán imponer contribuciones o cargos de carácter personal de ninguna especie sobre los empleados, oficiales, trabajadores y demás individuos en el servicio del Canal y de sus dependencias.

#### ARTICULO X

Queda entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del Canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas americanas, y de las Compañías de cables autorizadas para funcionar en los puertos y territorios de dichas Repúblicas; pero los despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán por el servicio de dichas líneas derechos más altos de los que se cobren a los empleados del Gobierno de los Estados Unidos.

## ARTICULO XI

El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres del Canal y de sus dependencias, de todos los empleados y obreros con sus respectivas familias, cualquiera que sea la nacionalidad, contratados para la obra, en busca de trabajo, o de cualquiera manera relacionada con el dicho Canal y sus dependencias y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

## ARTICULO XII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo, a dicha Zona del Canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos o contribuciones de cualquiera otra especie y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinarias, herramientas, explosivos, materiales de construcción, provisiones y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación y explotación del Canal y otras obras auxiliares así como de todos los abastos, medicinas, vestidos y demás artículos necesarios y convenientes para los empleados, oficiales trabajadores y obreros al servicio de los Estados Unidos y para sus respectivas familias. Si alguno de dichos artículos se destinaren al consumo fuera de la Zona, con excepción de Panamá y Colón, y dentro del territorio de la República, quedarán sometidos a los mismos derechos de importación o de otra clase que se cobren conforme a las leyes de Colombia, o a las ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes o iguales.

## ARTICULO XIII

Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al Canal, así como a los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que concurran a aquella región y para dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y de sanidad que se juzguen necesarios para la conservación del orden y de la salud pública, así como proteger de interrupción o daño la navegación y el tráfico del Canal, de los ferrocarriles o de otras obras y dependencias.

1º—Le República de Colombia podrá establecer tribunales judiciales dentro de dicha Zona, para decidir, de conformidad con sus leyes y procedimientos judiciales, las controversias que en adelante se especificarán.

Los tribunales así establecidos por la República de Colombia tendrán exclusiva jurisdicción dentro de dicha Zona de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de la República de Colombia y extranjeros que no sean ciudadanos de los Estados Unidos.

2º—Salvo la soberanía general que ejerce Colombia en dicha Zona, los Estados Unidos podrán establecer en ella tribunales judiciales que tendrán jurisdicción en ciertas controversias que en adelante se especificarán, y las cuales se determinarán de acuerdo con las leyes y procedimientos judiciales de los Estados Unidos.

El Tribunal o los tribunales así establecidos por los Estados Unidos tendrán exclusiva jurisdicción en dicha Zona en todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de los Estados Unidos y entre ciudadanos de éstos y los de otros países, con excepción de los de la República de Colombia; así como de toda controversia que de cualquiera manera provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del Canal, del Ferrocarril o de otras propiedades y obras.

3º—Colombia y los Estados Unidos, de común acuerdo, establecerán y conservarán en dicha Zona un tribunal judicial mixto que tenga jurisdicción civil, criminal y de almirantazgo y que se compondrá de juristas nombrados por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, de la manera que más tarde acuerden los dos Gobiernos, y estos tribunales tendrán jurisdicción en las controversias que en adelante se especificarán y de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la Zona y de todas las cuestiones de almirantazgo en conformidad con las leyes y procedimientos que más tarde se acordarán y fijarán por los dos Gobiernos.



Este tribunal judicial mixto tendrá exclusiva jurisdicción dentro de la dicha Zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de Colombia y de los Estados Unidos, y entre otros ciudadanos que no sean de Colombia y de los Estados Unidos; como también de todos los delitos, y faltas que se cometan dentro de la dicha Zona y de todas las cuestiones de almirantazgo que en ella se susciten.

4º—En lo futuro y de tiempo en tiempo, según lo exijan las circunstancias, los dos Gobiernos acordarán y fijarán las leyes y procedimientos que deban regir a dicho tribunal judicial mixto, y que han de ser aplicables a todas las personas y cuestiones bajo la jurisdicción de este tribunal; y también crearán los funcionarios y empleados que en dicho tribunal se requieran, y determinarán su autoridad y deberes; y además, dictarán medidas adecuadas, de común acuerdo, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, dentro de la mencionada Zona de las personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes o faltas fuera de la Zona; y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega, fuera de la Zona, de personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes y faltas dentro de la Zona.

#### ARTICULO XIV

Las obras del Canal, los ferrocarriles y sus auxiliares, se declaran de utilidad pública, y, en consecuencia, todas las tierras y aguas necesarias para la construcción, conservación y explotación del Canal y demás obras especificadas pueden ser expropiadas de conformidad con las leyes de Colombia; pero la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos.

Las indemnizaciones que señale la Comisión, por tales expropiaciones, serán pagadas por los Estados Unidos, pero el avalúo de tales tierras y la fijación de daños y perjuicios se fundarán por el valor que tenían antes de empezar los trabajos del Canal.

#### ARTICULO XV

La República de Colombia concede a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del Canal, y para todos aquellos que hallándose en las mismas circunstancias de arribada forzosa, vayan destinadas a atravesar el Canal y necesiten anclar en dichos puertos. El Gobierno de Colombia no cobrará derecho alguno de tonelaje o de anclaje sobre dichos buques.

#### ARTICULO XVI

El Canal, una vez construido, y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertas en conformidad con las condiciones de la Sección 1a. del Artículo III, y en conformidad con todas las estipulaciones la Sección 2a. del Artículo III, y en conformidad con todas las estipulaciones del Tratado celebrado en 18 de Noviembre de 1901 entre los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.

#### ARTICULO XVII

El Gobierno de Colombia tendrá derecho a transportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo sin pagar derecho alguno. Esta exención se extiende al Ferrocarril auxiliar para el transporte de las personas al servicio de la República de Colombia o del Departamento de Panamá, y de la policía encargada de la conservación del orden público de dicha Zona, así como para sus equipajes, pertrechos y provisiones.

#### ARTICULO XVIII

Los Estados Unidos tendrán pleno derecho y autoridad para dictar y hacer efectivos los reglamentos necesarios para el uso del Canal y ferrocarriles, de los puer-

los que a él den entrada y de sus obras auxiliares, y para fijar tarifas y derechos, conforme a lo estipulado en el Artículo XVI.

#### ARTICULO XIX

Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre las propiedades raíces que puedan adquirir los Estados Unidos o la traslación de los derechos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril de Panamá que estén fuera de la Zona referida.

#### ARTICULO XX

Si en virtud de cualquier Tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiera privilegio o concesiones relativas a una vía interoceánica que favorezca a dicha tercera potencia y que sean incompatibles en cualesquiera de sus términos con los de la presente Convención, la República de Colombia se compromete a cancelar o modificar tal Tratado en la forma debida, haciendo a la dicha tercera potencia la notificación del caso dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha de esta Convención, y si tal Tratado no tuviere cláusula de modificación o anulación, la República de Colombia se compromete a procurar su modificación o anulación, de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

#### ARTICULO XXI

Se entiende que los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia a los Estados Unidos en los precedentes artículos, quedan libres de anteriores concesiones o privilegios a otros gobiernos, corporaciones, sindicatos e individuos; y, en consecuencia, si ocurriera una reclamación cualquiera, con motivo de dichas concesiones y privilegios, o de otro modo, los reclamantes acudirán al Gobierno de Colombia y no al de los Estados Unidos, para la indemnización o arreglo a que hubiere lugar.

#### ARTICULO XXII

La República de Colombia renuncia y cede a los Estados Unidos la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del Canal fijados en el Artículo XV del Contrato de concesión con Lucien N. B. Wyse, del cual hoy es dueña la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y todos los derechos o reclamaciones de naturaleza pecuniaria provenientes de dicha concesión, o que provengan de las concesiones a la Compañía del Ferrocarril de Panamá, o de cualquiera prórroga o modificación de dichas concesiones; igualmente renuncia, confirma y cede a los Estados Unidos, desde ahora y para el futuro, todos los derechos y privilegios reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponderle a Colombia antes o a la expiración del término de los noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al interesado y a las Compañías arriba mencionadas, y todo derecho, título y participación que tenga ahora o que en lo futuro puedan corresponderle en las tierras, en el Canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes hoy a dichas Compañías en virtud de las citadas concesiones, o de otra manera, y los que los EE. UU. hayan adquirido o adquieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá o por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades y derechos que en lo futuro correspondan a Colombia en virtud de lapsos, multa o de otra manera, bajo las condiciones de contratos de concesiones celebrados con dicho Wyse, la Compañía Universal del Canal de Panamá, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los derechos actuales o de reversión que correspondan a Colombia, y el título que ad-

quieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra de los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca a la República de Colombia, pero sin perjuicio de los derechos de Colombia expresamente asegurados bajo este Tratado.

#### ARTICULO XXIII

Si llegare a ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para seguridad y protección del Canal, o de los buques que de él se sirvan, o de los ferrocarriles y de otras obras, la República de Colombia se compromete a hacer uso de la necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiere atender eficazmente a este compromiso, el de los Estados Unidos con el consentimiento o a solicitud del de Colombia, o del Ministro de ella en Washington o de la autoridad local, civil o militar empleará la fuerza necesaria para este solo objeto; y tan pronto como cese la necesidad, se retirará la fuerza así empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto o inminente para el dicho Canal, ferrocarriles y otras obras, o para las vidas o propiedades de las personas empleadas en el Canal, ferrocarriles y otras obras, el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para obrar en el sentido de su protección sin necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará inmediato aviso de las medidas tomadas para el objeto indicado, y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

#### ARTICULO XXIV

El Gobierno de los Estados Unidos se compromete a completar los trabajos preliminares necesarios para la apertura del Canal y de sus obras auxiliares, a la mayor brevedad posible; y dentro de dos años, contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención, comenzará la obra efectiva en el Canal, el cual deberá estar abierto entre los dos Océanos doce años después de los dos años citados. En caso, sin embargo, de que se presenten dificultades y obstáculos en la construcción del Canal, imposibles de prever ahora, en consideración a la buena fe con que haya procedido el Gobierno de los Estados Unidos, a la cuantía de los gastos ya hechos en la obra y a la naturaleza de las dificultades con que se hubiere tropezado, el Gobierno de Colombia prorrogará los términos señalados en este Artículo, hasta por doce años más para la terminación del Canal.

Por si los Estados Unidos en cualquier tiempo determinaren construir el Canal virtualmente a nivel del mar, en tal caso el plazo se extenderá por diez años más.

#### ARTICULO XXV

Como precio o cánón del derecho de uso de la Zona concedida en esta Convención por Colombia a los Estados Unidos para la construcción del Canal, así como por los derechos de propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de doscientos cincuenta mil dólares oro que Colombia deja de cobrar del mismo Ferrocarril, así como en compensación de los demás derechos, privilegios y exenciones otorgados a los Estados Unidos, y en consideración al aumento de gasto de la Administración Pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del Canal, el Gobierno de los Estados se obliga a pagar al de Colombia la cantidad de diez millones de dólares en oro americano, al canjearse las ratificaciones de esta Convención, una vez aprobada en conformidad con las leyes de los dos países respectivamente, y luego la cantidad anual de doscientos cincuenta mil dólares en oro americano, durante la vida de esta Convención, a contar después de transcurrir nueve años de la fecha últimamente citada.

Las estipulaciones de este Artículo son adicionales a los demás derechos asegurados a Colombia por esta Convención.

Pero ninguna demora ni diferencia de opinión con relación a este Artículo afectará o interrumpirá la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.

#### ARTICULO XXVI

Ningún cambio en el Gobierno, ni en las leyes o Tratados de Colombia podrá afectar, sin el consentimiento de los Estados Unidos, los derechos que correspondan a los Estados Unidos en virtud de esta Convención, o en virtud de estipulaciones en tratados que actualmente existan entre los dos países o que en lo futuro se negocien, en lo relativo a las disposiciones de esta Convención.

En caso de que Colombia más tarde llegue a ser parte constituyente de otro Gobierno o forme unión o confederación, con otros Estados, confundiendo así su actual soberanía, o independencia con la de otro Gobierno, unión o confederación, los derechos concedidos a los Estados Unidos por esta Convención no serán de manera alguna minorados o restringidos.

#### ARTICULO XXVII

La Comisión Mixta a que se refieren los Artículos III, VII y XVI, se establecerá de la manera siguiente:

El Presidente de Colombia nombrará dos personas y el Presidente de los Estados Unidos nombrará otras dos personas, y juntas todas procederán a determinar; pero en caso de que no pudieren ponerse de acuerdo, por haber de cada lado igual número de votos, los dos Gobiernos de común acuerdo, nombrarán un tercero en discordia, cuya decisión será definitiva. En el caso de muerte, ausencia o incapacidad de algún comisionado o del tercero, o en caso de que no funcione o se abstenga o se excuse de hacerlo, su lugar se llenará con el nombramiento de otra persona de la manera arriba indicada. Toda decisión dictada por la mayoría de la Comisión o por el tercero, será definitiva.

#### ARTICULO XXVIII

Una vez firmada esta Convención por las partes contratantes, será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se canjeará en Washington dentro del término de ocho meses, contados desde su fecha o antes si fuere posible.

En fe de lo cual, los respectivos Plenipotenciarios firman la presente Convención y la sellan con sus sellos.

Hecha en la ciudad de Washington, a veintidós de Enero del año del Señor del mil novecientos tres.

(L.S.) Tomás Herrán.

(L.S.) John Hay.

(Fue improbadado por el Senado de Colombia en Agosto de 1903)

#### BIBLIOGRAFIA:

- ERNESTO CASTILLERO REYES: "Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá", Panamá, 1930, pgs. 159-177.  
 ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos", — Panamá, — 1953, pgs. XXXIX-XLVIII.  
 THELMA KING H.: "El problema de la soberanía en las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos", — Panamá, 1961, pgs. 165-180.  
 DIOGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá", — Panamá, 1962, pgs. 159-178.

452A

**CABLEGRAMA**

Panamá, 19 Junio—Buena Ventura 19.

Vicepresidente R. pública.

Colombianos residentes y nacidos Istmo, sin distinción colores políticos, consideramos vital importancia aprobación Tratado Herrán-Hay, que consulta intereses y aspiraciones actuales y futuras; improbar Tratado, cuando trabajase hacer adoptar vía Nicaragua, equivaldría decretar ruina del Istmo, causando mal sin reparación y sin medida, y daría origen a sentimientos antipatrióticos. Suplicamos comuníquelo Congreso. Correo lleve originales.

Panamá, Junio 19 de 1903.

Nicanor A. de Obispo, Eusebio A. Morales, José Agustín Afonso, Federico Boyd, Manuel Amador Guerrero, Jacobo Galindo, Ricardo Arias, Oscar Miller, Rafael Aizpura, Ricardo Pizarro, Domingo Díaz A., Eduardo Iossa, Demetrio H. Brid, Samuel Lewis, Manuel J. Oncalón P., Ismael G. de Pareles, Manuel Esguerra, Nicomór Villalaz, E. de la Guardia, José María Chiari R., Ramón Valdés, Antonio Papi Aizpura, Julio Ardila, Félix A. Vélez M., Nicolás Remón, Paulo Emilio Morales, Manuel M. Méndez, J. Arjona, Francisco de la Espriella.

(Siguen dos mil firmas de colombianos en Colón; la línea interior del Departamento levántase numerosas adhesiones (insustancias)).

**CABLEGRAMA**

Panamá, 16—Buena Ventura, 16 Agosto: 1903.

Vicepresidente República—Bogotá.

Municipalidades David, Aguadulce, Santiago de Veraguas, Soná, La Mesa, Motijochepo, Chorrera, San Carlos, Embarcador y otras muchas solicitan Congreso apruebe Tratado Herrán-Hay, que significa salvación Istmo. Correo lleve peticiones originales. Comuniqué ambas Cámaras. Publique.

Demetrio H. Brin

Presidente Municipalidad Panamá

DOCUMENTO NUMERO 32 A.

República de Colombia, Diario Oficial, Bogotá, sábado 22 de agosto de 1903, año XXXIX, nº 11, 802.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

# DIARIO OFICIAL

454

Año XXXIX

Bogotá, sábado 22 de Agosto de 1903

Número 11,896

## CONTENIDO

### MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Canal de Panamá—Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos.....	Pág. 421
Atas oficiales.....	424

### Ministerio de Relaciones Exteriores

#### CANAL DE PANAMA.

Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos.

#### CALOGRAMA

Herrán—Legación Colombia—Washington.  
Como Encargado de Negocios en esta Legación Diplomática. El Gobierno de Colombia le confiere plenos poderes para celebrar negociación Canal de Panamá. Haga lo posible por obtener diez millones dólares de costado y cincuenta mil renta anual, y todas las ventajas posibles de acuerdo con instrucciones anteriores. Exija declaración por escrito de que el Gobierno de los Estados Unidos no mejora propuesta, si éste hace el caso, y firme Tratado con cláusula indispensable de que éste queda sometido a lo que determine el Congreso de Colombia. El próximo correo llevará ratificación poderes. Córdoba Legación.

MARROQUÍN—PAUL

Diciembre 11, 1902.

#### CALOGRAMA

Ministerio Colombia—Washington

le contestó que no eran dignos los datos que le habían transmitido, y agregó que presentaría en mi resolución de rechazar tan exigua anualidad. Esta contestación dio por resultado el ultimátum que acompaño, en el cual la anualidad se eleva a \$ 250,000. Por las razones que ya he apuntado, acepté esta final propuesta, aunque no le di mi aprobación.

Acompaño ejemplares originales de las versiones castellana e inglesa del Tratado, y una copia impresa de la inglesa.

Tengo el honor de suscribirme de S. S. atento y obsecuente servidor,

TOMÁS HERRÁN

A S. S. el Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Felipe F. Paul—Bogotá.

Incluso:

Ultimátum del Sr. Hay, del 22 de Enero de 1903.

Ejemplar original de la versión castellana del Tratado.

Ejemplar original de la versión inglesa del Tratado.

Copia impresa de la versión inglesa del Tratado.

#### CALOGRAMA

Washington, 25 (S. 18). Buenaventura, 25 Febrero, 1903.

Exteriores.

Continúa tenaz oposición al Tratado en Senado; propóndose muchas modificaciones substanciales que rechazo, situación crítica.—HERRÁN

#### CALOGRAMA

1903. Washington, 2 Buenaventura, 2 Marzo. Exteriores—Bogotá.

## CONTRA MEMORIA

Ministerio de Relaciones Exteriores—Bogotá, 18 de Junio de 1903

En el Memorándum presentado a este Despacho, personalmente, por el Sr. Ministro de los Estados Unidos el 18 de las corrientes, dice haber recibido por cable instrucciones de su Gobierno para manifestar que, según las apariencias, el de Colombia se aprueba la gravedad de la situación; que las negociaciones para la apertura del Canal de Panamá fueran iniciadas por Colombia y usárganle sus actividades durante varios días; que las proposiciones presentadas por esta República fueran finalmente aceptadas con ligeras modificaciones; que en virtud del Convenio, el Congreso de los Estados Unidos revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá; y que si Colombia rechazara el Tratado o demorara indebidamente su ratificación, la relación amistosa entre los dos países quedaría seriamente comprometida y que el Congreso de los Estados Unidos podría tomar en el próximo invierno medidas que serían penosas para todo amigo de Colombia.

Este Ministerio juzga indispensable hacer las siguientes observaciones, que presenta muy respetuosamente al Sr. Ministro, para conocimiento de su Gobierno.

El haber iniciado Colombia la negociación, no exige a su Gobierno el deber de someterla para poder ratificarla, a la aprobación del Congreso, al cual corresponde la facultad constitucional de aprobar o desaprobar los Tratados que el Gobierno celebra. Esta formalidad fue reconocida inicialmente por el Gobierno de la Unión Americana en el curso de las negociaciones, como se ve en los artículos 25, 26 y 28 del proyecto de Convenio, fechado el 28 de

El Ministerio de Estado se opone al proyecto enviado el 20 de 18 de Noviembre de 1902, dividido en tres clases: colombiano, americano y mixto; como también que en el Memorándum colombiano se fijaba \$ 7,000,000 en oro americano y una cantidad anual que se determinaría, por precio del usufructo del Ferrocarril, fuera del canon del uso de la zona, y en atención a otras circunstancias. El Ministerio de Estado no ofreció sino \$ 7,000,000 de costado y una renta anual de \$ 100,000, o, si se prefería, \$ 10,000,000 de costado y una renta anual de \$ 10,000. El Gobierno autorizó a la Legación para pedir \$ 10,000,000 de costado y una anualidad de \$ 600,000. El Ministerio de Estado, en nota que tiene el alcance de un ultimátum, redujo la renta a \$ 250,000. La disminución de \$ 350,000, en un período de sólo cinco años, representa la diferencia de \$ 35,000,000; y como el Convenio puede regir más de un siglo, es claro que la diferencia no sólo no es ligera sino de mucha consideración.

Conviene también hacer constar que fue motivo de substancial diferencia el que las Compañías del Canal y del Ferrocarril no podrían traspasar sus privilegios sin la autorización del Gobierno de Colombia y sin previo arreglo de cuentas pendientes. La amplia manera como el Gobierno de los Estados Unidos ha interpretado las estipulaciones del proyecto de Convenio a este respecto, ha ocasionado la abstención de las Compañías para entrar en arreglos que debían proceder a la ratificación y caso, entre otros, el relativo a las acciones que Colombia tiene en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Panamá; abstención que puede dificultar la aprobación legislativa del pacto.

Ministro Colombia—Washington

He recibido su caligrama del día. Suprimo que han sido admitidas últimas condiciones de Concha José Vicente. Trabajo, está por obtener mayores ventajas pecuniarias y por reducir el tiempo de comenzar a percibir renta. Si esto no es posible, y usted ve que se puede perder todo por el retardo, firme el Tratado.

MARROQUIN—PAUL

Enero 10, 1903.

Legación de Colombia—Washington, D. C.—Enero 23, 1903.

En la tarde del día 22 del presente mes, después de haber despachado la nota que con una copia dirigí a S. S. recíe al ultimátum que en copia acompaño.

En la misma tarde tuve una entrevista con el Secretario de Estado, en su casa particular, y allí firmé el Tratado, aceptando las últimas condiciones definitivas propuestas por él.

Este asunto ya no admitía otro aplazamiento, y tuve que tomar uno de los dos caminos que se me presentaban: ó aceptar un Tratado que no satisfacía, ó abandonar toda esperanza de que por territorio colombiano se abriera el Canal Interoceánico. Apoyándome en las órdenes categóricas que S. E. me ha comunicado y reiterado sobre la aceptación de ultimátum en un caso como el que se me presentó, me decidí por la primera alternativa.

Corresponde ahora al Congreso de Colombia dar resolución definitiva a este grave asunto; púese en su aceptación, ningún valor tiene el Tratado, celebrado, y en completa libertad queda al Congreso para aprobarlo ó para rechazarlo.

A las muchas dificultades que me han rodeado en el curso de estas arduas negociaciones, se agregaron embaraces adicionales provenientes de recientes caligramas del Ministro Americano en Bogotá y del Agente de la Compañía del Canal. Ambos aseguraban y reiteraban que me había ordenado el Gobierno de Colombia que aceptara el ultimátum que se me presentara, aunque se le aumentara la anualidad de \$ 100,000.

Esto me comunicó el Secretario de Estado:

• Véase el Tratado en el número 11,842 del Diario Oficial, correspondiente al 13 de Mayo de 1903.

• El ultimátum se presentó al Senado de Colombia con el Tratado.

Continúa oposición Tratado; terminando sesión Senado, pero convocáronse hoy extra ordinariamente para resolver urgentes asuntos importantes pendientes; luchamos contra introducción muchas substanciales modificaciones Tratado.

HERRÁN

CALIGRAMA

Ministro Colombia—Washington.

Perseista abstenerse aceptar reformas Tratado. Informa usted cable clave frecuencia curso asunto Senado.—RICO.

Marzo 12 de 1903.

CALIGRAMA

1903. Washington, 17 (8 y 10). Buenaventura, 17 Marzo.

Exteriores—Bogotá.

El Senado discute reformas Tratado sobre absoluta jurisdicción Estados Unidos y renta anual solamente durante sesenta años. Rechazo toda reforma. Situación difícil; pero esperamos suceso. El Presidente de los Estados Unidos practicable. Cumpliránse órdenes contenidas cable del doca.—HERRÁN.

MEMORANDUM

He recibido instrucciones de mi Gobierno, por cable, en el sentido de que el Gobierno de Colombia, según las apariencias, no aprecia la gravedad de la situación. Las negociaciones del Canal de Panamá fueron iniciadas por Colombia y fueron enérgicamente solicitadas de mi Gobierno por varios años. Las proposiciones presentadas por Colombia, con pequeñas modificaciones, fueron finalmente aceptadas por nosotros. En virtud de este Convenio, nuestro Congreso revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá. Si Colombia ahora rechazara el Tratado ó indebidamente retardara su ratificación, las relaciones amistables entre los dos países quedarían tan seriamente comprometidas, que nuestro Congreso en el próximo invierno podría tomar pasos que todo amigo de Colombia sentiría con pena.

Presentado por el Sr. Ministro de los Estados Unidos, personalmente, el 13 de Junio de 1902.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia,

LUIS CARLOS RICO

Texto de la ratificación, fechado el 28 de Noviembre de 1902. Uno de esos artículos, el 25, dice: "Entendido que aquí la se campana una vez aprobada por los Cuerpos Legislativos de ambos países;" y esa condición se estipuló en los artículos 25 y 28 de la Convención suscrita en Washington el 22 de Enero de 1903, el último de los cuales, en la parte pertinente, dice:

"Art. 28. Una vez firmada esta Convención por las Partes Contratantes, será ratificada en conformidad con las leyes de los respectivos países, y se cambiará en Washington dentro del término de ocho meses, contados desde su fecha, ó antes si fuere posible."

El Gobierno de los Estados Unidos pasó la Convención al Senado en solicitud de su concepto respecto a la ratificación, y en aquel Cuerpo el debate fue tan largo y vehemente, que no vino á ser aprobada sino en las subsiguientes sesiones extraordinarias; y ha podido ser cegada sin menoscabo de ningún derecho de Colombia, como puede ser argüida aquí sin menoscabo de ningún derecho de los Estados Unidos.

El haber propuesto una negociación no implica necesariamente el que la apruebe, ni en todo ni en parte, el Cuerpo Legislativo del país que la inició. Entre las prácticas internacionales que comprueban esta afirmación padiera citarse el incidente ocurrido entre los mismos Estados Unidos de América y Su Majestad Británica acerca del proyecto de Tratado para abrogar el conocido con el nombre de Clayton-Báulwer, de 1850, el cual proyecto, si no estoy mal informado, fue iniciado por el Gobierno de la Unión Americana, y, no obstante eso, el Senado propuso que se modificara en estos términos:

"Es entendido, sin embargo, que ninguna de las precedentes estipulaciones y modificaciones en los parágrafos 1, 2, 3, 4 y 5 de este artículo (el 2.º) se aplicará á las medidas que los Estados Unidos crean necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas la defensa de los Estados Unidos y el mantenimiento del orden público."

Su Majestad Británica no aceptó esta modificación, y se negativa diferió por algún tiempo la aprobación y ratificación del Tratado.

Si el iniciar la negociación de un convenio implicara la correlativa obligatoria aprobación del Cuerpo Legislativo, el sometimiento á su decisión sería un requisito ilusorio, por cuanto la facultad de hacer tratados con las potencias extranjeras sería en realidad atribución exclusiva

del Poder Ejecutivo; lo que pugna abiertamente con el espíritu y la letra de la Constitución de esta República.

El Gobierno de Colombia ha atribuido á la negociación toda la importancia que le corresponde, por los grandes intereses políticos y comerciales á ella vinculados. Así aparece de modo inequívoco en la nota que el Jefe de este Ministerio, honorable Sr. Páez, envió el 25 de Septiembre de 1902 á los Departamentos de la

que en este se ha de alterar en la las relaciones

gana ley para que fuera posible hacer el Tratado con Colombia. El Gobierno de esta República dispuso que su Representante en Washington suscribiera el pacto en la inteligencia de que, conforme al artículo 4.º de la Ley aprobada el 28 de Junio de 1902 (bill Spooner), si el Gobierno de los Estados Unidos no puede obtener del de Colombia el dominio sobre el terreno necesario para la obra, ni los derechos mencionados en los artículos 1.º y 2.º de dicha Ley, si un título satisfactorio á las propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, el Excmo. Sr. Presidente, por el órgano de la Comisión del Canal Istmico, hará excoar y suscribir el Canal para buques por un plazo de 100 años. En consecuencia, el Gobierno de Colombia, que ha tenido en cuenta que la Ley, por haber sido hecha del Estado por parte de los Estados Unidos, según se expresa en la modificación, agrega que se acompaña, derivada de esta la comisión conjunta, del que el mismo resultado que puede afectar directamente los intereses de esta Nación. En consecuencia, se aprueba el proyecto de Tratado, en el de que el Gobierno de los Estados Unidos desista de la negociación y adopte la vía de Nicaragua para construir el Canal.

¿Cabe hoy alguna duda sobre la ratificación de un Tratado bajo el estropajo de que las relaciones amistables entre los dos países no pueden ser mantenidas? ¿Se puede imaginar que esta República, cuando el Senado, habiendo sido ordenada la aprobación por la Ley, el Poder Ejecutivo desistiera de una negociación que el Senado propuso de manera que se pudiese que se le hiciera? ¿Se puede imaginar que el Senado, por haberse ratificado, el proyecto previo de la aprobación legislativa de las modificaciones de las modificaciones; y antes de que fuese ratificado, el Tratado no es en sí un pacto que, según la ley de las naciones, no produce derechos ni deberes, y, por lo mismo, conforme á que hay que demorar la ratificación, no es en sí un pacto de medidas que hayan de alterar las relaciones amistables entre los dos países. El deber de aprobarlo, al pacto sería obligatorio á serios peligros en vez de ser ó empujar al bienestar y al progreso, lo cual no teme Colombia que está en la política de la gran República que cifrada la sangre de sus hijos para libertar á Cuba, después de haber impedido que se pasara gran á Venezuela como resultado de una cuestión de límites con la Gran Bretaña; pero con los cuales ha hecho notorio ante el mundo, del modo más evidente, su levantado propósito de preservar y afirmar la independencia, la soberanía, la integridad y el engrandecimiento de las nacionalidades de América.

En el Congreso, cuando de una prerrogativa inherente á la soberanía nacional, no aprobarse el pacto en referencia, porque, á su juicio, no es conveniente para la República, lo hará, estoy cierto, sintiendo su acedencia á los deseos del Gobierno y del Congreso de los Estados Unidos; pero considerando, por razón de justicia, en que este no ha de alterar en la las relaciones



DOCUMENTO NUMERO 33.

Proyecto de Ley. Por la cual se ratifica una improbación y se dan autorizaciones al Gobierno para negociar la apertura de un Canal interoceánico a través del Istmo de Panamá. Bogotá, Agosto 29 de 1903. Presentado por los suscritos miembros de la Comisión nombrada por S.E. el Presidente del Senado.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

## PROYECTO DE LEY

por la cual se ratifica una improbación y se dan autorizaciones al Gobierno para negociar la apertura de un Canal interoceánico al través del Istmo de Panamá

El Congreso de Colombia

## DECRETA:

Artículo. Ratifícase la improbación dada el día 12 de Agosto en curso por la Cámara del Senado a la "Convención entre la República de Colombia y los Estados Unidos de América, para la construcción de un Canal interoceánico entre los Océanos Atlántico y Pacífico," celebrado en Washington el 22 de Enero del corriente año de 1903.

Artículo. Invístase al Presidente de la República de todas las facultades necesarias para que en cualquier tiempo en que lo crea conveniente y oportuno proceda a celebrar Tratados públicos ó Convenios para la apertura de un Canal interoceánico al través del Istmo de Panamá, ó a contratar la construcción de la misma obra con sociedades ó compañías particulares que den suficientes garantías de poder llevarla a cabo dentro del término que para ello se prefija.

Artículo. La autorización precedente se entenderá concedida sin perjuicio de los derechos adquiridos por las Compañías nuevas del Canal de Panamá y del Ferrocarril de Panamá, las que continuarán en el pleno uso y goce de sus privilegios y concesiones, y sujetas al cumplimiento de sus obligaciones, mientras no pacten con el Gobierno de Colombia el modo de transferir á otra

si fuere necesario, las concesiones que resulten de las bases siguientes:

1.° La constitución de una servidumbre para el único fin de excavar, conservar y explotar el Canal y sus obras auxiliares sobre una faja del territorio colombiano de diez millas de ancho, y desde el mar Caribe hasta el Océano Pacífico, en la que no se comprenderán las ciudades de Panamá y de Colón, servidumbre cuya duración puede ser de cien años y por la cual pagará el concesionario un precio ó canon anual de 150,000 dólares en oro, hasta el año de 1967, inclusive, y de 400,000 dólares de 1968 en adelante, pudiendo renovarse este privilegio á opción del concesionario, por períodos de igual duración (cien años), siempre que éste convenga en aumentar en 25 por 100, sobre la base máxima del período anterior, la cantidad anual del canon.

También tendrá el concesionario el derecho de usar y disponer de los materiales de construcción que se encuentren dentro de la zona referida y de las aguas necesarias para la construcción, alimentación y conservación del Canal y sus obras auxiliares;

2.° Expropiación, conforme á la legislación colombiana y á costa del Gobierno contratante, de las propiedades particulares comprendidas en la zona antes indicada, é indemnización previa, á costa del mismo, de los daños y perjuicios que ocasionen las obras ó trabajos de que se trata en propiedades de particulares;

3.° Consentimiento de Colombia para la construcción de puertos en las bocas del Canal y para el uso de la parte de mar á ellas adyacente, en cuanto dicho uso sea indispensable para el anclaje, reparación y resguardo de las embarcaciones;

4.° Libre uso de la zona por las vías públicas de tránsito existentes ó que se construyan para co-

blecimiento de la servidumbre de que habla el artículo.... y de los demás derechos y concesiones que autoriza esta Ley, el Gobierno concesionario pagará á Colombia, como *minimum*, la cantidad de veinte millones de dólares en oro americano, al canjearse las ratificaciones del Tratado respectivo.

Artículo. Si la negociación se efectuare con una Compañía ó Sociedad particular, las bases serán análogas á las del contrato celebrado con la Compañía Francesa, y principalmente se estipularán las siguientes condiciones:

a) Reconocimiento de la legislación y jurisdicción de Colombia;

b) Renuncia de la vía diplomática en todo caso de reclamo que no sea el de denegación de justicia;

c) Caducidad del privilegio por inexecución de la obra en plazos determinados;

d) Reconocimiento, en favor de Colombia, de tantas acciones en la Empresa cuanto sea el valor justipreciado de los trabajos ya hechos, de la maquinaria, útiles y enseres de que será propietaria la Nación al expirar la prórroga concedida á la Compañía del Canal;

e) Adquisición total de la Empresa gratuitamente en favor de Colombia al terminar el centésimo año del privilegio.

Bogotá, Agosto 29 de 1903.

Presentado por los suscritos miembros de la Comisión nombrada por S. E. el Presidente del Senado.

PEDRO NEL OSPINA—MANUEL MARÍA RODRÍGUEZ—Por recomendación del Honorable Senador LUIS F. CAMPO, PEDRO NEL OSPINA.

DOCUMENTO NUMERO 34.

República de Colombia, Diario Oficial, Bogotá, jueves 17 de septiembre de 1903, año XXXIX, número 11, 904.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 II.  
Años 1899-1903.

# DIARIO OFICIAL

Año xxxix

Doc No.

Bogotá, jueves 17 de Septiembre de 1903

Número 11,904

## CONTENIDO

### MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Canal de Panamá.—Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos. (Continuación)..... 477

### MINISTERIO DEL TRABAJO

Decreto número 872 de 1903, por el cual se da una autorización al Administrador departamental de Hacienda nacional en Panamá para que pague los salarios de los empleados de la aduana de ese puerto..... 479

### CORTE DE CUENTAS

Acta de la Sesión número 11, de 11 de Septiembre de 1903..... 479

### Ministerio de Relaciones Exteriores

#### CANAL DE PANAMA

Varios documentos concernientes al Tratado entre Colombia y los Estados Unidos. (Continuación)..... 477

#### DISCURSO

Discurso pronunciado por el Sr. Dr. Luis Carlos Ruiz, Ministro de Relaciones Exteriores, en la sesión del 15 de Septiembre de 1903..... 477

Dr. Presidente:

El Honorable Senador Caro ha dicho que mi presencia en el Senado es inútil, porque esta Corporación no necesita de que el Ministro de Relaciones Exteriores interfuera en el debate del Tratado sobre el Canal. Con tal motivo solicito del Sr. Secretario que se sirva leer dos cosas que me han distinguido: la una para permitir que en qué días se tratará este asunto, y la otra para decirme que el Honorable Senado me invita a concurrir a dicho debate.

El Sr. Secretario leyó ambas notas. También ha dicho el mismo Honorable Senador que yo he hecho leer la correspondencia cruzada entre el Ministro de Relaciones Exteriores y S. E. el Sr. Ministro de los Estados Unidos, para hacer notar que me he constituido en abogado de los derechos del Congreso, sin que el Congreso necesite ser defendido. El Sr. Secretario se sirvió informar al Senado aprobó o no, hoy mismo, una proposición por la cual dispuso que se leyera esa correspondencia.

(El Sr. Secretario leyó la proposición). Como se ve, estoy aquí porque el Honorable Senado me invitó a asistir a los debates del Tratado sobre la apertura del Canal, y la correspondencia se leyó por orden del Senado.

La Constitución faculta a los Ministros del Despacho para tomar parte en los debates de las Cámaras, y a éstas para permitir su asistencia. Se me ha invitado a este debate, y supongo que no ha sido solo para oír, sino también para que tome parte en la discusión.

Cuando se reunió la aprobación anticipada del Tratado por el Gobierno, me ocupó el Honorable Senador Caro porque no había autorizado por defenderlo, como lo había hecho el Secretario de Estado en Washington.

El Honorable Senador Caro—Lo que dije fue que la aprobación del Senado americano provino de la acción energética del Presidente Roosevelt.

El Ministro de Relaciones Exteriores—Eso lo dijo en otro discurso, y agregó que lo había leído en un periódico extranjero, porque en mi réplica no había permitido manifestarme que estaba mal informado. En efecto, en los Estados Unidos los miembros del Ministerio no concurren a los debates de las Cámaras, porque allí se cree que así se consulta mejor la independencia de los Poderes públicos.

Ahora me censura el Honorable Senador por qué concurre al debate; de lo cual resulta que para complacerlo se al lo que debe hacer, al venir a no venir; ambas cosas le parecen malas.

El haber olvidado que el Senado me invitó a esta discusión, y que hoy mismo dispuso que se leyera la citada correspondencia, me hace comprender cuán posible es que el Honorable Senador Caro haya incurrido en grandes errores, por olvido ó por mala información, respecto de procedimientos ó de hechos relativos á este Tratado, consumados, como lo asero y es cierto, en más de dos años, y la mayor parte en Washington, que tanto dista de aquí; y cuán posible es que esos errores y ese olvido sean causa de algunos de los graves cargos que ha formulado contra el Gobierno.

Según la opinión del Honorable Senador Caro el Memorandum y las comunicaciones del Sr. Ministro americano encierran de importancia, y el único resultado del rechazo de la Convención sobre el Canal ha de ser que los Estados Unidos lo construyan por Nicaragua.

Arguyen respecto de esa conclusión que tal resultado estaba previsto en la ley americana que se agregó al Tratado; y que lo dicho por el Sr. Beaupré en aquellos documentos, se refiere expresamente al mal efecto que la desaprobación del pacto producirá en las relaciones entre los dos países, y á que las modificaciones que se introduzcan aquí serán consideradas por su Gobierno como una violación de lo estipulado.

Esos conceptos son de mucha fuerza, y podrían ser de graves consecuencias en todo lo que tiene relación con la Empresa del Canal. Pero, ¿qué importa que al obligarnos me constituya en abogado del Congreso, el cual se encuentra defendido por el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores, observará que mi Contra-Memoria y mis Notas son respuestas, en las que cumpla el deber de sustentar la atrincherada constitucional del Congreso de decidir sobre los Tratados públicos como Representante de la Soberanía nacional; y es, por tanto, esta Soberanía la que en substancia he defendido en esa correspondencia.

En el Mensaje que el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República dirigió al Congreso el 20 de Junio último, hay esta párrafo:

“El Ministro de Relaciones se presentará el Proyecto de Convenio propuesto por el Gobierno de los Estados Unidos de América, se explicará los antecedentes y dará las explicaciones que, en orden al Convenio sobre el Canal, puedan parecer interesantes.”

En cumplimiento de esta promesa presenté la Convención al Honorable Senado, pues á su disposición en el Ministerio de Relaciones Exteriores el expediente en que están los antecedentes de la Negociación, le he dado los informes que me ha pedido y los que he juzgado interesantes.

Ahora, para destacar los cargos que contra el Gobierno acaba de formular el Honorable Senador Caro, paso á historiar el origen del Canal, á partir del primer proyecto de Tratado entre Colombia y los Estados Unidos, hasta el que se halla en discusión; y á demostrar que el procedimiento del Gobierno no sólo no ha sido inoportuno, sino muy bien meditado y con pleno conocimiento de la situación.

En la Administración del General Santos Gutiérrez, y siendo Plenipotenciario por parte de Colombia los Sres. Miguel Baupré y Tomás Cuevas, y por parte de los Estados Unidos el Ministro Residente Sr. Sullivan, se firmó en Bogotá, el 16 de Enero de 1860, el Tratado para la excavación de un Canal que una el Océano Atlántico con el Pacífico, al través del Istmo de Panamá y Darién.

En la introducción de ese Tratado, y como razón para celebrarlo, se declaró que, cuanto la construcción de un Canal situase en jurisdicción de los Estados Unidos de Colombia, su finalidad á

la prosperidad y bienestar de los Estados Unidos de Colombia y de los Estados Unidos de América, así como á los intereses del comercio y de la civilización del mundo, ambas potencias habían convenido en celebrar una Convención, con el fin de facilitar y posteriormente asegurar ese grande objeto.

El Senado de Colombia negó su primer debate ese Tratado, porque juzgó inaceptables algunas de sus estipulaciones. Tampoco alcanzó la aprobación del Senado de Washington, porque no se le concedía ninguna superioridad en el tránsito á los buques de guerra norteamericanos.

En 1870, Administración también del General Gutiérrez, se celebró otro pacto. Fueron Plenipotenciarios por parte de Colombia los Sres. Antonio María Pradilla y Jacobo Sánchez, los cuales hicieron algunas concesiones en favor de aquella marina de guerra; pero la Administración del General Balzar, por el órgano del Secretario de Relaciones Exteriores, Sr. Felipe Zapata, indicó al Congreso reformas á ese Tratado, con el objeto de igualar á todas las Potencias en el uso del Canal, tanto en paz como en guerra. El Congreso atendió esas indicaciones, y agregó una serie de reformas; pero la Administración del General Grant no las aceptó, y no dio cuenta de ellas al Senado.

Al terminarse esas Negociaciones, de las cuales resulta que hace cerca de treinta y cinco años que Colombia empezó á negociar con la gran República del Norte la excavación del Canal; y que desde entonces declaró, por orden del Gobierno y del Congreso, que esa obra es esencial para la prosperidad de este país y de la Unión Americana, como también para los intereses comerciales y la civilización del mundo.

En Mayo de 1876 el Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Dr. Manuel Ancizar, celebró con el Sr. A. de Gorgora, éste en su propio nombre y en el del General Thib, un contrato respecto de la construcción del Canal, que tuvo por efecto la enajenación de algunas acciones y varias exploraciones en el Istmo, efectuadas con el apoyo de la Sociedad Geográfica de París, por el Sr. Wyse, como Jefe de la Comisión.

El 20 de Marzo de 1878, como Jefe de una Comisión científica para la exploración del Istmo y como Miembro y Delegado del Comité de dirección de la Sociedad Internacional del Canal Interoceánico, escribió el Sr. Wyse como el Secretario de la Interior y Relaciones Exteriores, General Eugenio Balzar, un contrato para la apertura del Canal Interoceánico al través del territorio de Colombia.

El Sr. Wyse era nieto de Napoleón Bonaparte, el hermano de Napoleón el Grande; y el General Thib, á quien también representaba, se persona bastante conocida en Europa; pero la alta posición de esos personajes y el apoyo de la Sociedad Geográfica de París no habrían bastado para producir en el público francés la persuasión de que la magna empresa era realizable y el propio tiempo reproducible. Tuvieron la fortuna de que el Sr. Ferdinand de Lesseps participara de sus convicciones y las comprara al privilegio.

Pero no obstante que aquel Ingeniero había abierto el Canal de Suez y alcanzado famoso crédito como hombre emprendedor y de gusto, hasta el punto de que se le llamaba el Gran Francés, cuando lanzó la primera suscripción de acciones para la apertura del Canal de Panamá, el público no respondió á su llamamiento.

El Sr. De Lesseps no desistió; y como se le hubiera objetado que no conocía el Istmo americano, cuyo clima tenía fama de ser deletéreo, se dirigió á Panamá con parte de su familia.

En una época hacía ya parte del Gobierno en la misma Carrera que está hoy á su cargo. Se comprendió que la Nación debía significarle al Sr. De Lesseps su gratitud por los esfuerzos que estaba haciendo para levantar opinión en favor de aquella obra, y se dispuso que comisiones de todos los Estados fueran á recibirlo y á manifestarle que podía contar con el apoyo decidido de la República. Así sucedió; y aquel hombre, que tenía la fe que traspasa de una parte á otra las montañas, examinó la línea, se rodeó de las autoridades locales y de los Representantes de los Estados colombianos, é hizo que una de sus hijas, pequeña aún, diese fuego á la mina que hizo volar la primera piedra de la obra más grande que han intentado realizar los hombres; ¡y así la inauguró, y luego regresó á Europa en solicitud del capital!

Entonces fui nombrado Ministro en Francia, y llegué á París cuando el Sr. De Lesseps se ocupaba en hacer propaganda en favor del Canal de Panamá. En el discurso que dirigí á S. E. el Presidente de la República, en el acto de presentarle mis credenciales, le manifesté que la importancia creciente de las relaciones de amistad entre los dos países había comenzado á ser más viable desde que un Congreso Internacional, reunido en París, había declarado practicable el Canal Interoceánico entre el golfo de México y la bahía de Panamá; y agregó que esa declaración del Congreso, los cu

tuos hechos por el Ilustre Ingeniero que abrió el Canal de Suez, y el apoyo que la Empresa había encontrado en Francia, no podían menos de influir en la pronta realización de esa magna obra, que reunían los intereses del comercio universal, y que impulsaría poderosamente la prosperidad de Colombia.

En algunos de los principales diarios de París se reprodujo este discurso con elogi al Sr. Grévy, destinados á hacerle simpático la empresa, elogios que, en parte, fueron reproducidos también á continuación de mis palabras, en nuestro Diario Oficial.

La labor del Sr. De Lesseps para obtener el capital fue muy complicada y costosa. Entre otras dificultades tropieza con lo poco generalizado que estaba en Europa el conocimiento de las nacionalidades de la América española. Muchas gentes dudaban ó no sabían que éste fuera país autónomo, capaz de otorgar la concesión para la apertura del Canal.

En numerosos haquetos que dio á redactores de los principales diarios, á banqueros, financieros, grandes propietarios y otros capitalistas, me presenté á ellos diciéndoles que el Presidente Sr. Grévy me había recibido como Ministro de Colombia, lo cual era prueba incontestable de que éste era un país independiente de los Estados Unidos de América, y que había otorgado la concesión del Canal con absoluto derecho. Algunos de esos señores me preguntaron por qué siendo Colombia una Nación, no abría el Canal con sus propios recursos, á lo que les contesté que por ser muy grande el canal que se requería. Entonces observaron que debía, á lo menos, suscribir gran cantidad de acciones para acreditar la Empresa. Repliqué que la situación del Tesoro no lo permitía por el momento. No quería confiar que era imposible hacerlo. Después han sabido que al llegar Colombia á ser socialista, pero porque le dio la Compañía un millón de pesos en acciones, en parte de pago de una pró-

El Sr. De Lesseps no desistió; y como se le hubiera objetado que no conocía el Istmo americano, cuyo clima tenía fama de ser deletéreo, se dirigió á Panamá con parte de su familia.

a atender a los  
que quiere  
rabable del ca-  
los intereses  
n éste se ag-  
también  
Cinco Inter-  
1973. El de  
encripción  
a por para  
productiva,  
o. Etc. y  
cuando de los  
siguiente pro-  
ado y la Cá-  
recipidos en  
los Estados  
dental y de  
un Gobierno  
construcción  
del mariti-  
Darien e al-  
nly y consi-  
simulación  
s legítimos  
s Cuidado,  
y prosperidad.  
que con-  
sidera  
stados. Cui-  
a diversos

El actual Gobierno, impasivo de que la Compañía Francesa no estaba en aptitud de construir el Canal de Panamá, porque en doce años no había podido obtener que el público aprope- suariera el capital; é impasivo también de que, concurrida esa situación en los Estados Unidos, la opinión nacional se había pronunciado decididamente porque el Gobierno construyera la vía interoceánica por la ruta de Nicaragua; y teniendo presente que en 1879 el Gobierno de Colombia había declarado que la construcción de su Canal estaba en jurisdicción de este país, se situó á su prosperidad y bienestar y al bienestar y prosperidad de los Estados Unidos de América, así como á los intereses del comercio y de la civilización del mundo; y recordando que el Congreso de 1870 había hecho la misma declaración en la Convención antes citada, la cual concuerda con la opinión de la República persistentemente manifestada, decretó enviar á Washington una Misión diplomática á cargo del Sr. Dr. Carlos Martínez Silva, con el principal objeto de que procurara, por todos los medios que estuvieran á su alcance y dentro de los límites del Gobierno, que se adoptase definitivamente el Istmo de Panamá para la apertura del Canal Interoceánico, en las mejores condiciones para la República.

do empezó a estos fines directamente en con-  
sultar a los Representantes Diplomáticos.

El Sr. Dr. Martínez Silva, que, lejos  
de ser inconsecuente, era uno de los pu-  
blicitas más ilustrados e inteligentes de  
esta Nación, preparó el primer proyecto  
del Tratado, lo que hizo sobre las bases  
formuladas por la Comisión del Canal  
Panamá. En proyecto, aunque no fue  
presentado, fue fundamento del que, con  
modificaciones, presentó el nuevo Minis-  
tro Sr. Dr. Concha.

Gran parte de las bases del proyecto  
preparado por el Dr. Martínez Silva sub-  
sistieron en su forma primitiva, y en nin-  
guno de los nuevos proyectos, a lo menos  
por parte de Colombia.

No puedo dudar que tan hábil ne-  
gociador preparó esas bases, porque le las  
que le presentó el Almirante Walker y  
de las conferencias que tuvo con él, ad-  
quirió el conocimiento de que para ne-  
gociar con el Gobierno americano era  
inevitable ofrecerle ciertas ventajas que  
exigía como indispensables.

La Negociación duró más de dos años.  
En tan largo espacio de tiempo los Re-  
presentantes de Colombia hicieron gran-  
des esfuerzos para obtener condiciones  
que conciliaran con bastante amplitud  
los intereses de su patria. El Gobierno,  
informado por el Ministro Sr. Concha,  
de que nada se adelantaba en tal senti-

Liqui-  
dad  
de las  
partes de la  
Luz y N.  
guiera una  
terminar la  
día.

que el envío de esa Misión sea desoído; que los gratifiquen el haber iniciado Colombia la negociación; y que, en caso, como en todos lo demás relativo a este asunto, el Gobierno ha incurrido en un cúmulo de errores, porque ha procedido inconscientemente, de manera que, según estas apreciaciones, tanto el Excmo. Sr. Presidente de la República como los Agentes diplomáticos Sres. Martínez Silva, Concha y Herrán y los Ministros de Relaciones Exteriores que intervinieron en la negociación, eran personas ignorantes. ¿Que no sabían lo que estaban

que, lo ordena que, provea la nacionalización de la moneda, lo que no se aceptaba nuevas modificaciones, firmara el Tratado, por lo que la comisión expresa de que correspondía al Congreso la aprobación o la desaprobación de la medida de él.

— El Sr. Dr. Caneba se retiró de la Legislatura sin haber concluido el Tratado, y al Sr. Herrán, quien era Secretario de la Legislación y había quedado de Encargado de Negocios, se le dijo por parte de la comisión de Negocios, que se le dio por entendido que no podía para obtener un millón de dólares, de contarlos, \$ 600,000 de remisión y todas las ventajas posibles, de acuerdo con las instrucciones anteriores.

a Holguín,  
 a Colombia  
 a través del  
 pueblo Las  
 Yaguajayes.  
 St. W. de  
 las comi-  
 lleras ocup-  
 El Niño.  
 Dr. Auto-  
 zación de  
 la 1920 se  
 coto apro-  
 uosa.  
 habiendo to-

Es tarea muy sencilla demostrar que los expresados funcionarios públicos proveyeron todos un claro criterio, y que su conducta no sólo no fue fuertemente inspirada por primordiales móviles de interés nacional.

Cada vez que el Gobierno sintió que la Guinipolia Francesa no tenía los medios económicos para construir el Canal, y que ni los Estados Unidos la opusieron públicamente se había pronunciado verdógicamente, el Gobierno lo constataría por el gran lago de Centro América, debía ser un poco inactivo é imposible, y con-

El Sr. Tancán recibió, a principios de Enero del presente año, una nota de Su Excelencia el Ministro de Estado, en que se informaba que, por disposición del Sr. Presidente, ponía en sus conocimientos que rejuraba la compensación durante diecisiete millones de dólares de contado y dieciocho millones noventa mil pesos de renta anual; pero que esa propuesta era muy pesada para el momento presente.

Pantufles.  
de la ca-  
mpaña  
y copias  
de franes-  
cas que se  
dan de pe-  
queñas co-  
sas.  
correa se  
de. Cau-  
tes de Pa-  
tes de fra-  
nco ellos lo  
se decore al

quiere controlarlo se compromete a  
querer por Nicaragua?

**En la guerra de los 60, hoy se la llama  
guerra sucia, una guerra de sangrienta, de  
impulso, y hasta de... Inconsciente!**  
¿Crisis haber comprometido que la  
guerra de intervenir se le podía escapar, y  
que era un hecho, un acto de irresponsa-  
bilidad en los Estados Unidos para  
enfrentar las corrientes de la opinión que  
se oponían a la adopción de la vía de Ni-  
caragua y evocaba una vez más de la  
"amnesia", (se le podía, con una asomo-  
ra de justicia, apellidar "inconsciente") Es  
algo que no; y antes se debe reconocer

Eu viço de *cue infiditum*, el Sr. Rayan suscribió el Tratado.

Este, se afirma, no satisfizo las aspiraciones de Colombia. Así se ha dicho en numerosos escritos publicados por la prensa; y así acaba de manifestarlo el Honorable Senador Caro. Pero debía el Gobierno de Colombia sistematicamente el cumplimiento del Tratado? Si así lo hubiera hecho, habría decidido que NO SE EXISTIA EL CANAL POR PANAMÁ, esto es, POR CAUSA DE LA GUERRA. Pero, como el GOBIERNO había consumado un acto de

El edificio con  
la estructura  
reciente en  
el ala de la  
vía inter-  
cepto, fue  
un proceso  
que, con  
y terminen  
a europea,  
casual,  
fomento el  
del antiguo  
. Empresa,

El problema nos muestra afecto y nos advierte en que se advierte la clara preocupación de una inteligencia muy apta para la dirección de los negocios públicos.

Los Estados Unidos se habrían iniciado la Negociación. Ellos consideraban insuperable obstáculo, para todo arreglo con Colombia, el privilegio concedido a la Compañía Francesa; y por eso el primer enviado del Dr. Martínez Silva se dirigió al aislamiento de esa dificultad, sabiendo saber por la prensa la posibilidad de su arreglo entre el Gobierno americano y la Compañía del Canal, pre-

El Boy absoluto no habría atrevido a  
secretario, ¿Qué debía hacer? Afrontar  
todas las censuras y crear una situación  
que le permitiera al país resolver por sí  
mismo, a sea por medio de sus Legacio-  
nes, si adoptaba o no el pacto con sus  
condiciones, o si discurría otro medio  
para asegurar la ejecución del Canal en  
mejores términos para la República.  
Entonces que el Honorable Senador Cass  
hubiera sido el Presidente de la Nación,  
o habría estudiado esa responsabilidad.  
Eso fue lo que el Gobierno hizo; y tal  
procedimiento, en vez de ser inco-  
municable, resultó una gran ventaja.

la conexión  
la obra del  
Hay. Paul-  
- Clayton-  
que en la  
- europeos;  
cultura a la  
- antes y de  
- con dióclo-  
- con ciertas  
- a asegurar

Su Excelencia el Ministro de Hacienda se reunió al principio en conferencia con la materia con nuestros Representantes, y el cual tuvo que coincidir con el jefe de la Comisión Italiana; y no fue hasta cuando aquella Comisión estuvo el traspase de su comisión por \$60,000,000, y después de que se le dio, como pasó la comisión del Senado aprobar el proyecto de ley del Senado deponiendo, cuando el Ministerio de Hacia-

...no debido a la soberanía nacional, y al  
...que podía mantener la posición  
...que el Congreso decida el punto, y el  
...del Tratado, indique el modo de  
...delegar a un arreglo con los Estados Uni-  
...dos, lo que si a todas luces muy conve-  
...niente, por tratarse de una obra de gran  
...importancia para la República, especial-  
...mente para los Departamentos maríti-  
...mos: Capat, Panamá, Bolívar y Magda-  
...leña.

Si por cualquier modo el Gobierno deseara

El ministro de Hacienda, don Juan de Dios Vial, dijo que el Gobierno no tiene la intención de emitir moneda de papel, sino que se limitará a emitir billetes de banco, como en los países que han sufrido de la guerra. El ministro de Hacienda, don Juan de Dios Vial, dijo que el Gobierno no tiene la intención de emitir moneda de papel, sino que se limitará a emitir billetes de banco, como en los países que han sufrido de la guerra.

En oposición a la producción de la Esplañada en una zona relativamente pequeña, pero para la Compañía fue de grande importancia, porque le ha permitido obtener del Gobierno de los Estados Unidos una oferta de \$4.000.000 de dólares por su desarrollo, privilegio, propiedades y concesiones, y por el Ferrocarril de Panamá. La Esplañada no habría recibido de esos valores a la explotación del terminal del privilegio, que era un 100 por ciento suya, pero una porción muy considerable ellos, representados en la parte contratada del Canal, en numerosas estaciones, como lo que en general se llama instalaciones.

Se ha dicho que al actual Gobierno le perjudica imponer la aprobación de la Ley de la Renta, pero no es una afirmación correcta. El actual Gobierno no tiene nada que ganar ni perder con la aprobación de la Ley de la Renta, pero sí el pueblo de Cuba. El actual Gobierno no tiene nada que ganar ni perder con la aprobación de la Ley de la Renta, pero sí el pueblo de Cuba. El actual Gobierno no tiene nada que ganar ni perder con la aprobación de la Ley de la Renta, pero sí el pueblo de Cuba.

*El Honorable Senador Arango*—La primera vez me he opuesto.

*El Ministro*—Es verdad, pero también correspondió al Congreso aprobar el contrato. El aprobar los contratos es lo que tengo interés. El Fisco nacional, si no ha sido autorizado por el Congreso, no puede celebrar contratos. Yo creo que es una medida autoritaria; de manera que ante la ineficacia de los casos sea una decisión.

*El Sr. Fraga de Villamil*—¿Entonces habrán...

Entendamos la Cuervocedida del Canal por Decreto Legislativo, alegando, con referencia a la capacidad de la prerrogativa, que donde hay la misma razón hay el mismo derecho ...

**El Senador Arango.**—Habrá falta.

**El Ministro.**—Tal vez no, porque cuando se apoyó por un ejército de 20,000 y 300,000 hombres.

**El Senador Arango.**—Por haber sido emitido la prerrogativa en el Dr. Sánchez.

**El Ministro.**—Puede haber sido emitido el Excmo. Sr. Vicepresidente en el caso el Tratado por Decreto Legislativo.

**El Senador Arango.**—¿Dónde sea donde hay la misma razón?

Hay que hacerse consciente y que, con el apoyo de los fundamentos constitucionales que sirven de base para obtener un millón de pesos por día, el gobierno, puede el Hnmo. Sr. Vicepresidente obtener diez millones racionales para el Tratado.

Hebreu llamado las armas de disolución y valorando el papel moneda, fomentando las élites públicas, y saquea jamás ha sido la era como León XIV, presentados en el Parlamento con batas blancas y coronas de oro, de donde hoy go. el halcón pío, los ministros a gobernadores de la América española, que se han comprometido a la independencia de ellos, pero en Comodoro y al mismo de la América, transcurridos los años de haber nacido la Revolución y grande

Yo he querido  
haber pensado en pro-  
prias tribunas, plazas, en las de  
los muros, para que, muy lejos de  
sermoneos con sus actos, adopto pro-  
piedades estrictamente ajustadas a  
nuestros epítetos y posiciones rep-  
resentativas. Con efecto, declarar restableci-  
do los públicos, levanto a elecciones, co-  
mo el Congreso, y me encargo de pro-  
poner el Tratado sobre construcción  
Canal, para que lo acepte a la im-  
presión así en una situación de co-  
municación, reyna en el desierto; y n-  
uestro pensamiento, sino en ejecución de  
este reflexivo y parentescamente espe-  
cialmente me arrepesito de haber co-  
ncluido con mi voto a la adopción de  
este, que espíritus fuertes conculca  
prematura; porque al llagará a ser p-  
oficial para el Gobierno—lo que no me  
siempre servirá como ejemplo may-  
or para la República, para ha-  
cer restablecimiento de la legalidad  
comunicación de la paz, de conser-  
vación de la fraternidad entre las colonias  
públicas cardinales de la política de  
este Gobierno.

Por lo demás, Honorable Se-  
ñor,

Al asistir a la Convención de la P. postumamente colombiana tuvo a la vista el *Luz* de 23 de Junio de 1902, donde se

Estados Unidos dispuso la construcción de un Canal que porge en comunicación entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. Esa Ley, que agregó al Tratado, autorizó al Presidente para adquirir de la República de Colombia, bajo determinadas condiciones, una faja de tierra para salvar el Canal, jurisdicción de policía judicial en esa zona, una preponderancia de acciones de la Compañía Nueva del Canal y el Ferrocarril de Panamá. Ese artículo II dispuso que el el Presidente no obtiene esas adquisiciones de Colombia, y con respecto que haya de Costa

Por consiguiente, el Gobierno de Colombia celebró la Conferencia en la grutidad de que si no era signatario del Compromiso, la única consecuencia sería que la desaprobaría lo que perjudicaría a país, más la de que el Canal no se construyera en su territorio. Si, como me he informado en su Excelencia el Sr. Bessner, esto puede alterar las Buenas Relaciones entre las dos Repúblicas, desearé, de todo punto, impedir el propósito de prerer, sobreentendiéndose, que, como un acontecimiento,

Como un acuerdo que no concuerda con las políticas diplomáticas, especialmente entre los países republicanos, cuyas cámaras Legislativas deciden sobre la aprobación de los tratados públicos.

Hay un colapso de los principios que se sostiene en esta importante decisión.

Columbia declaró en 1899 y 1870, mediante del Poder Ejecutivo y del Congreso, que un Canal Interamericano debe ser en su territorio un ESPECIAL para prosperidad y bienestar y para el honor y prosperidad de los Estados Gubernantes, así como para los intereses del mundo y la civilización del mundo.

El Gobierno supo con certidumbre que la Compañía Nueva del Canal de Panamá estaba en aptitud de ejecutar la obra.

parte del Go-  
que está hoy  
la Nación  
— Los que  
se estaba ha-  
a favor de  
que comen-  
gran a recu-  
esta contrar-  
República.  
e, que temo-  
a otra han  
se rodeó de  
los Repre-  
sentacion. e  
que a son,  
no volver a  
de gracia  
hombres  
recó a Ba-

finistro: en  
tando el Sr.  
cor propa-  
Pacoma.  
E el Pru

e manifiesto  
de la re-  
la paíam-  
ble desde  
l, renido  
ricable el  
do de la  
-n, los re-

- 1972  
 - 1973  
 - 1974  
 - 1975  
 - 1976  
 - 1977  
 - 1978  
 - 1979  
 - 1980  
 - 1981  
 - 1982  
 - 1983  
 - 1984  
 - 1985  
 - 1986  
 - 1987  
 - 1988  
 - 1989  
 - 1990  
 - 1991  
 - 1992  
 - 1993  
 - 1994  
 - 1995  
 - 1996  
 - 1997  
 - 1998  
 - 1999  
 - 2000  
 - 2001  
 - 2002  
 - 2003  
 - 2004  
 - 2005  
 - 2006  
 - 2007  
 - 2008  
 - 2009  
 - 2010  
 - 2011  
 - 2012  
 - 2013  
 - 2014  
 - 2015  
 - 2016  
 - 2017  
 - 2018  
 - 2019  
 - 2020  
 - 2021  
 - 2022  
 - 2023  
 - 2024  
 - 2025  
 - 2026  
 - 2027  
 - 2028  
 - 2029  
 - 2030  
 - 2031  
 - 2032  
 - 2033  
 - 2034  
 - 2035  
 - 2036  
 - 2037  
 - 2038  
 - 2039  
 - 2040  
 - 2041  
 - 2042  
 - 2043  
 - 2044  
 - 2045  
 - 2046  
 - 2047  
 - 2048  
 - 2049  
 - 2050  
 - 2051  
 - 2052  
 - 2053  
 - 2054  
 - 2055  
 - 2056  
 - 2057  
 - 2058  
 - 2059  
 - 2060  
 - 2061  
 - 2062  
 - 2063  
 - 2064  
 - 2065  
 - 2066  
 - 2067  
 - 2068  
 - 2069  
 - 2070  
 - 2071  
 - 2072  
 - 2073  
 - 2074  
 - 2075  
 - 2076  
 - 2077  
 - 2078  
 - 2079  
 - 2080  
 - 2081  
 - 2082  
 - 2083  
 - 2084  
 - 2085  
 - 2086  
 - 2087  
 - 2088  
 - 2089  
 - 2090  
 - 2091  
 - 2092  
 - 2093  
 - 2094  
 - 2095  
 - 2096  
 - 2097  
 - 2098  
 - 2099  
 - 2100  
 - 2101  
 - 2102  
 - 2103  
 - 2104  
 - 2105  
 - 2106  
 - 2107  
 - 2108  
 - 2109  
 - 2110  
 - 2111  
 - 2112  
 - 2113  
 - 2114  
 - 2115  
 - 2116  
 - 2117  
 - 2118  
 - 2119  
 - 2120  
 - 2121  
 - 2122  
 - 2123  
 - 2124  
 - 2125  
 - 2126  
 - 2127  
 - 2128  
 - 2129  
 - 2130  
 - 2131  
 - 2132  
 - 2133  
 - 2134  
 - 2135  
 - 2136  
 - 2137  
 - 2138  
 - 2139  
 - 2140  
 - 2141  
 - 2142  
 - 2143  
 - 2144  
 - 2145  
 - 2146  
 - 2147  
 - 2148  
 - 2149  
 - 2150  
 - 2151  
 - 2152  
 - 2153  
 - 2154  
 - 2155  
 - 2156  
 - 2157  
 - 2158  
 - 2159  
 - 2160  
 - 2161  
 - 2162  
 - 2163  
 - 2164  
 - 2165  
 - 2166  
 - 2167  
 - 2168  
 - 2169  
 - 2170  
 - 2171  
 - 2172  
 - 2173  
 - 2174  
 - 2175  
 - 2176  
 - 2177  
 - 2178  
 - 2179  
 - 2180  
 - 2181  
 - 2182  
 - 2183  
 - 2184  
 - 2185  
 - 2186  
 - 2187  
 - 2188  
 - 2189  
 - 2190  
 - 2191  
 - 2192  
 - 2193  
 - 2194  
 - 2195  
 - 2196  
 - 2197  
 - 2198  
 - 2199  
 - 2200  
 - 2201  
 - 2202  
 - 2203  
 - 2204  
 - 2205  
 - 2206  
 - 2207  
 - 2208  
 - 2209  
 - 2210  
 - 2211  
 - 2212  
 - 2213  
 - 2214  
 - 2215  
 - 2216  
 - 2217  
 - 2218  
 - 2219  
 - 2220  
 - 2221  
 - 2222  
 - 2223  
 - 2224  
 - 2225  
 - 2226  
 - 2227  
 - 2228  
 - 2229  
 - 2230  
 - 2231  
 - 2232  
 - 2233  
 - 2234  
 - 2235  
 - 2236  
 - 2237  
 - 2238  
 - 2239  
 - 2240  
 - 2241  
 - 2242  
 - 2243  
 - 2244  
 - 2245  
 - 2246  
 - 2247  
 - 2248  
 - 2249  
 - 2250  
 - 2251  
 - 2252  
 - 2253  
 - 2254  
 - 2255  
 - 2256  
 - 2257  
 - 2258  
 - 2259  
 - 2260  
 - 2261  
 - 2262  
 - 2263  
 - 2264  
 - 2265  
 - 2266  
 - 2267  
 - 2268  
 - 2269  
 - 2270  
 - 2271  
 - 2272  
 - 2273  
 - 2274  
 - 2275  
 - 2276  
 - 2277  
 - 2278  
 - 2279  
 - 2280  
 - 2281  
 - 2282  
 - 2283  
 - 2284  
 - 2285  
 - 2286  
 - 2287  
 - 2288  
 - 2289  
 - 2290  
 - 2291  
 - 2292  
 - 2293  
 - 2294  
 - 2295  
 - 2296  
 - 2297  
 - 2298  
 - 2299  
 - 2300  
 - 2301  
 - 2302  
 - 2303  
 - 2304  
 - 2305  
 - 2306  
 - 2307  
 - 2308  
 - 2309  
 - 2310  
 - 2311  
 - 2312  
 - 2313  
 - 2314  
 - 2315  
 - 2316  
 - 2317  
 - 2318  
 - 2319  
 - 2320  
 - 2321  
 - 2322  
 - 2323  
 - 2324  
 - 2325  
 - 2326  
 - 2327  
 - 2328  
 - 2329  
 - 2330  
 - 2331  
 - 2332  
 - 2333  
 - 2334  
 - 2335  
 - 2336  
 - 2337  
 - 2338  
 - 2339  
 - 2340  
 - 2341  
 - 2342  
 - 2343  
 - 2344  
 - 2345  
 - 2346  
 - 2347  
 - 2348  
 - 2349  
 - 2350  
 - 2351  
 - 2352  
 - 2353  
 - 2354  
 - 2355  
 - 2356  
 - 2357  
 - 2358  
 - 2359  
 - 2360  
 - 2361  
 - 2362  
 - 2363  
 - 2364  
 - 2365  
 - 2366  
 - 2367  
 - 2368  
 - 2369  
 - 2370  
 - 2371  
 - 2372  
 - 2373  
 - 2374  
 - 2375  
 - 2376  
 - 2377  
 - 2378  
 - 2379  
 - 2380  
 -

inició de  
en el  
hacerle  
de, en  
lida A

1. obte-  
y cos-  
-saba  
the en  
iousir-  
uckas

gar-  
tal,  
a re-  
ban-  
tation  
elles  
l'écry

la-  
ble  
te de  
que  
jardín  
nos  
ando  
unol

non  
gran  
it la  
del  
ato.  
ha

Page  
no. 10  
of 10  
p.m.

1. en

...muchos para atender su  
...de ese servicio, lo que quiere  
decir que parte muy considerable del  
capital se destinaba a cubrir los intereses  
de ese mismo capital. Al fin de ese año,  
y el crédito de la Empresa también:  
La Compañía Universal del Canal Inter-  
oceánico, fundada en 1823. El de  
...que fue llamado para los negociantes  
y para la Empresa; y hasta hoy para  
...entre las compañías capitalistas,  
en el momento del pánico en Europa y  
América.

Cuando esta sucedió, el Senado de los Estados Unidos aprobó la siguiente proposición:

“Se resuelve por el Senado y la Cámara de Representantes, reunidos en Congreso, que el Gobierno de los Estados Unidos sería una seria inquietud y desaprobación toda conexión de un Gobierno europeo cualquiera, con la construcción de la administración de un Canal marítimo al través del Istmo del Darién o al través de la América Central; y consideraría tal conexión o actuación como una contraria a los derechos legítimos y a los intereses de los Estados Unidos, y como una amenaza contra su prosperidad.

“Se encarga al Presidente a que comunique la expresión de estas consideraciones del Gobierno de los Estados Unidos, a los Gobiernos de los diversos países de Europa.”

El Tribunal del Seno nombra al Equi-  
dadador de la Compañía Constructora del  
Canal de Panamá, al señor E. J. Ferrer, con  
plazo a su moderación para que ante el Tri-  
bunal de Colombia al Sr. Luciano N.  
O. Wase, a fin de que convenga una  
propuesta de diez años para terminar la  
obra y nombre a su cargo al Sr. J. J. Ferrer.

El Sr. Weyler vino a esta concul r pro-  
pósito el día 10. Con fecha 14 de Na-  
viembre de 1890 se expidió una ley por  
la cual se autorizó al Gobierno para  
ponerle la ordenanza; pero sobre bases  
que el Sr. Weyler declaró inevitables,  
por demagogia europea.

negociante que es el Dr. Carlos Holgado, quien comprando el lico que Guatemala no debía reembarcar a la frontera con el Canal, porque los que habían sido las negociaciones con el Canal, las que compraron el lico, y el lico que compraron el lico, que formulaba un contrato que las negociaciones que el liquidador pudiera aceptar, y el Sr. W. y se lo firmo. El Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Antonio Holgado, acepto las negociaciones con el Sr. W. y el 10 de Diciembre de 1900 se suscribió el contrato. El Congreso aprobó por Ley del 24 del mismo mes.

Si el Presidente Dalcín no hubiese tu-  
vido el título de secretario de la presidencia,  
Colombia hubiera perdido desde en-  
tonces la esperanza de que la Compañía  
financiera internacional, y con sus  
esperanzas de tres y siete millones de francos  
por la ayuda por las personas que se  
se han concebido, una sin millón de pe-  
sonas en acciones internacionales que tiene  
por la República en la Europa.

En virtud de la última encuesta se realizó la Compañía Siniwa del Cincato, trabajo que unos pocos Bancos de la Universidad se están haciendo de fin de para continuar la obra. Con ellos la universidad sus trabajos, puede decirse al trabajo agrario, hasta el presente, pero no la podido obtener que el público sea una información sobre a los habitantes para que se administre las sugerencias que que que, trabajo para el voluntariado y la conclusión de la vía intercolecta. El de marzo de 1973, punto, fue preparable en el sentido de que necesite transitar Compañías privadas que, con todos suficientes, continúan y terminen la intercolecta. El público europeo, la visto, no suministrará el capital.

Tampoco se puede con fundamento afirmar que algún Gobierno del antiguo continente tome a su cargo la Empresa, a porque los Estados Unidos verían con inquietud y desaprobarían toda conexión de su gobierno europeo con la obra del canal, ya porque el Tratado Hay-Raunhofer, por el cual se abrogó el Clayton-Bulwer, de 1880, les asegura lo que en la materia importa a los intereses europeos: es la vía sea libre y esté abierta a la navegación por buques mercantes y de guerra de todos los países, en condiciones de plena igualdad, y sólo con ciertas limitaciones, con sujeción para asegurar neutralidad de aquella vía.

El actual Gobierno, impetuado de que la Compañía Francesa no estaba en aptitud de construir el Canal de Panamá, porque en doce años no había podido obtener que el público europeo suministrara el capital; é impetuado también de que conocida esa situación en los Estados Unidos, la opinión nacional se había pronunciado decididamente porque el Gobierno construyera la vía interoceánica por la ruta de Nicaragua; y teniendo presente que en 1879 el Gobierno de Colombia había declarado que la construcción de ese Canal estaba en jurisdicción de ese país, es esencial a su prosperidad y bienestar y al florecer y prosperidad de los Estados Unidos de América, así como de los intereses del comercio y de la civilización del mundo; y recordando que el Congreso de 1870 había hecho la misma declaración en la Convención antes citada, la cual concierne con la opinión de la República persistentemente manifestada, determinó enviar á Washington una Misión diplomática á cargo del Sr. Dr. Carlos Martínez Silva, con el principal objeto de que presentara por todos los medios que estuvieran á su alcance y dentro de las facultades del Gobierno, que se adoptase definitivamente el Istmo de Panamá para la apertura del Canal Interocéánico, en las mejores condiciones para la República.

El Honorable Senador Carr afirma que el envío de esa Misión fue desastroso; que no gravitaba sólo el haber iniciado Colombia la negociación; y que en eso, como en todo lo demás relativo a este asunto, el Gobierno ha incurrido en un cúmulo de errores, porque ha procedido incoordinadamente; de manera que, según estas apreciaciones, tanto el Excmo. Sr. Vicepresidente de la República como los Agentes diplomáticos Sres. Martínez Silva, Concha y Herrán y los Ministros de Relaciones Exteriores que intervinieron en la negociación, eran personas ignorantes, que no sabían lo que estaban haciendo, y que procedían arbitrariamente.

Es tarea muy sencilla demostrar que los experimentales funcionarios públicos procedieron todos con claro criterio, y que su conducta no solo no fue inconsciente, sino inspirada por primordiales móviles de interés nacional.

«Una vez que el Gobierno anula que la Compañía Francesa no tenía los medios necesarios para construir el Canal, y que en los Estados Unidos la opinión pública se había pronunciado vigorosamente porque el Gobierno lo construyera por el gran lago de Centro América, debía permanecer inactivo é imposible, y consentir que la única potencia que puede y quiere construirlo se comprometiese á hacerlo por Nicaragua?»

Si hubiera hecho uso, hoy en la cámara, de una sola palabra de desobediencia, de ineptitud, y hasta de... inocencia! ¿Por qué haber comprendido que la ocasión de intervenir se le podía escapar, y que era preciso hacer acto de urgencia inmediata en los Estudios Cárnicos para divulgar las conclusiones de la comisión que favorecía la adopción de la lista de Nicargua y recomendar el respeto de la Panamá, sea lo que fuere, con arreglo a como de justicia, apellidar inocencia? Es claro que no; y antes se debe reconocer que prometió con exactitud acierto y por motivo en que se advierte la clara percepción de una inteligencia muy apta para la dirección de los negocios públicos.

Los Estados Unidos se habrían interesado en la Negociación. Ellos consideraban insuperable obstáculo, para todo arreglo con Colombia, el privilegio concedido a la Compañía Francesa y por eso el primer enviado del Dr. Martínez Silva se dirigió al allanamiento de esa dificultad, haciendo saber por la prensa la posibilidad de un arreglo entre el Gobierno americano y la Compañía del Canal, previo el consentimiento de la República de Colombia.

Se le eleva el Ministro de España no entro al principio en controversia sobre la materia con nuestro Representante, el cual tuvo que entenderse con el Jefe de la Comisión Ictiologica, y no fue sino hasta cuando aquella Compañía ofreció el traspaso de su concesión, por \$ 40,000,000, y después de que en el Senado pasó la comisión del Senador Spooner al proyecto de ley del Senador Henders, cuando el Ministro de Es-

do empeno á estas forças directas  
nuestro Representante Diplo  
El Sr. Dr. Martins Silva,  
de ser inconveniente, era tão  
útilistas máis ilustrados e intel  
onta. Nación, prepare o prime  
del Tratado, lo que hizo sobre  
formuladas por la Comisión  
Istano. Ese projecto, sendo  
presentado, fue fundamento di  
modificaciones, presentó el no  
tro Sr. Dr. Cunha.

Gran parte de las líneas del preparado por el Dr. Marín fueron en su forma primitiva, en todos los nuevos proyectos, por parte de Colombia.

No puede dudarse que tan b  
cador preparó esas bases, por  
que le presentó el Almirante  
de las conferencias que tuvo  
quirió el consentimiento de  
negociar con el Gobierno ame  
invariable ofrecerle ciertas ve  
exigía como indispensable.

La Negociación duró más de tres años largo equipo de representantes de Colombia hizo los esfuerzos para obtener el consentimiento con bastante los intereses de su patria. El informo por el Ministro Sr. de que una se adelantaba en lo, le ordenó que, previa la el escrito, de que no se aceptaba modificaciones, firmara el Tratado con la condición expresa de que quedara al Congreso la aprobación definitiva de él.

E l Sr. Dr. Concha se retiró e-  
gación sin haber concluido el T  
al Sr. Herrán, quien era Secret.  
Legación y había quedado da-  
do de Negocios, se le dijo por  
niciara lo posible para obtener l  
de dólares, de voutido, \$ 600,00  
ta su al y todas las ventajas  
de acuerdo con la forma que  
para pagar los gastos de viaje,  
los más modestos en Bogotá, al  
caso, y que fir. al A. Gentileto  
la independencia de la que ha co-  
cometido a la decisión del Co-  
Colombia.

FERNANDO

El Sr. Pizarro recalcó la importancia del presente año, una vez que el Excmo. Ministro de Estado le informaba que, por disposición del Presidente, ponía en su conocimiento que injuraba la compensación de diez millones de dólares u o doscientos cincuenta mil pesos colombianos; pero que esa propuesta debería ser requerida pronta y brevemente, porque mayor demora en la decisión sería contraria a la voluntad que le conceda la ley.

En vista de ese ultimatum, el  
gran suscribió el Tratado.

Este, se afirma, es antitípico de las repúblicas de Colombia. Así se ha visto en los numerosos escritos publicados por la prensa; y así acaba de manifestar el Honorable Señor Caro, al Presidente del Gobierno de Colombia, al celebrar el Tratado? Si así lo he hecho, habría decidido que no a la vez que al CANAL POR PANAMÁ, con el cual habría consumado la soberanía de tanta magistrad, con Bay absoluto no habría a la vez consumado. Qué debía hacer? ¿dejar las cosas así y crear una nueva para la perniciosa al país resolver

...a, á ser por medio de sus  
toras, si adoptaba ó no el pacto  
condicional, ó si debería otorgar  
para asegurar la ejecución del  
mejor término para la Re-  
pública que así el Honorable Sena-  
do hubiera sido el Presidente de la  
nación habría estudiado esa responsa-  
bilidad que lo que el Gobierno his-  
panoamericano, en vez de ser in-  
conveniente, es el que mejor se acuerda con  
los Estados Unidos, y que el Gobierno  
debe debido á la soberanía nacio-  
nal que podía mantener la pos-  
ibilidad de que el Congreso decidiera el  
punto del Tratado, indique el  
...arreglo con los Estados  
Unidos, lo que se á todas luces muy  
importante, por tratarse de una obra  
de importancia para la República, é  
... para los Departamentos  
de: Guerra, Fomento, Instrucción y

En per centatge dels que no s'han

DOCUMENTO NUMERO 35.

Sección 29, nº 189, Washington, 13 de noviembre de 1902. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M. informa acerca de la construcción del Canal de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 1674. Año 1904.

23<sup>25</sup> Washington 13 de noviembre de 1902

C = 747

Nº 189.

Sección 2ª

Al Excmo Señor Ministro de Estado.  
~~Entend~~ etc. etc. etc.  
Con interés

Fecha 12. Diez 1902 El Ministro de S. M.

Informa acerca de la construcción  
del Canal de Panamá.

*Cecilia*  
*1902*

Doc No. 35



Nº 189.

Seccion 2ª.

Excmo Señor

Muy señor mío: habiendo  
algunos organos de esta prensa dado por  
seguro y definitivo el ajuste de un  
tratado entre esta República y la de  
Colombia relativo a la construcción del  
Canal de Panamá y la cesion, bajo  
ciertas condiciones, a los Estados  
Unidos, de una faja de territorio

de cinco Kilometros a ambos lados de  
dicho Canal, he creido conveniente preguntar  
hoy al Secretario de Estado si era o no  
cierta esta noticia, y Mr Hay me ha  
contestado en los terminos siguientes.

"El tratado a que se refiere,,  
La prensa, no es aún un hecho consumado,,  
pero el Presidente y su Gobierno abriga,,  
la fundada esperanza de que será,,  
firmado en breve. Uno de los mayores,,  
obstáculos que se oponen a la,,

“realización del proyecto, tal como lo  
“propuso este Gobierno al de Colombia, era  
“la enagenación de la faja territorial,  
“por oponerse a ello la Constitución de  
“aquella República. Creo, sin embargo,  
“que será vencida esta dificultad, toda  
“vez que ni el Presidente ni el  
“Gobierno Colombiano son contrarios a  
“una forma de arriendo o de venta  
“enfiteutíca por el término de cien  
“años, de la faja territorial de

... cinco kilómetros a uno y otro costado del,  
Canal. Tambien se ha presentado otra,  
dificultad, relacionada con la suma que,  
exige Colombia por dicho arriendo, que,  
excede a la propuesta por los Estados,  
Unidos. El Presidente quizás cederia,  
gustoso sobre este punto, pero dada la,  
actitud del Senado, teme que su,  
oposicion haga fracasar su buena,  
voluntad, y quiere asegurarse de lo

„Aguiescencia de aquel Cuerpo al  
„aumento pedido por Colombia antes de  
„ajustar el convenio definitivo.”

Pregunté por último al  
Señor Secretario de Estado si era cierto,  
como se había asegurado, que el gobierno  
de los Estados Unidos incluía en el  
proyectado Convenio, dentro de su Zona  
jurisdiccional los puertos de Panamá  
y de Colón, a lo cual

... Su gobierno no habia formulado otra  
pretension al respecto, que la de mantener  
vigente el derecho de intervencion que  
le concede el tratado de 1846, y que  
por tanto, ambos puertos serian como  
al presente regidos por las leyes  
colombianas, y parte integrante del  
territorio de aquella Republica

Dis.

**DOCUMENTO NUMERO 36.**

Política Nº 9 E-103, Washington, 16 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M. da cuenta de una conferencia con este Secretario de Estado referente al proyectado Canal de Nicaragua.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 1674. Año 1904.

472

24

Washington 10 de Enero de 1903.

no 9. 6-103



Politica

Al Excmo Sr. Ministro de Estado

etc - etc - etc -

*Entero*

El Ministro de S. M.

Da cuenta de su conferencia

*Hecho*  
14-2-1903

con este Secretario de Estado, referente al  
proyecto de Canal de Nicaragua.



*Cuenta a...*  
*J. R.*

Doc No. 36



Nº 9

Sesión 2ª.

Excmo. Sr. D.

Muy señor mío: En la entrevista que ayer tuve con el Secretario de Estado Mr. Hay, hubo de preguntarle si tenían fundamento los rumores esparcidos por la prensa, respecto de las disposiciones que se atribuyen a este Gobierno, de negociar definitivamente con las Repúblicas de Nicaragua y Costa Rica un convenio para la construcción del canal interoceanico en sus territorios, ~~con vista de los obstáculos que se oponen a la conclusión de un Convenio análogo con la República de Colombia para la adquisición y terminación por los Estados Unidos del Canal de Panamá.~~

El Subsecretario de Estado me contestó que en efecto, dado el estado de desquiciamiento político de Colombia, la incertidumbre que reina respecto a la reunión posible de un Congreso que pudiese ratificar y sancionar el Convenio propuesto por los Estados Unidos, el Presidente se inclinaba a suspender por completo las negociaciones con Colombia y a iniciarlas inmediatamente con la República de Costa

274

Rica y Nicaragua, dándole a entender que quizás se discutiera en Consejo de Ministros la conveniencia de llevar a cabo el pensamiento del Presidente.

Pregunte a Mr. Hay si el abandono del Canal de Panamá, no envolvería perjuicios tan graves para los Estados Unidos, dadas las graves condiciones que aquel proyecto ofrecía, que haría impopular y poco probable la realización del Canal de Nicaragua. Me contestó Mr. Hay, que por el contrario, este último había tenido siempre mayor aceptación entre el público americano, y sido considerado siempre como de carácter más nacional que el de Panamá; que Mr. Mac Kinley se había abstenido sin embargo de aporrear uno u otro, cuidadoso de dejar la decisión a la exclusiva acción del Congreso, y que a este se había pronunciado en favor del Istmo de Panamá, lo había hecho movido por la economía en la construcción que ofrecía este vía; pero que desde el momento que las potencias enemigas de Colombia, eran tan caparrosas que venían a anular por completo los argumentos económicos en que había basado en favor el Congreso, era más que probable que volviere los ojos de nuevo el pueblo americano hacia el Canal de Nicaragua que volvería pronto a convertirse en predilecto.

El Encargado de Negocios de Colombia con quien hablé ayer de este asunto, me ha pedido

la esperanza de un arreglo y se inclina a creer  
 como muchos lo hacen en su fuero interno,  
 que la actual actitud de los Estados Unidos obedezca  
 simplemente a un plan preconcebido de con-  
 ción contra Colombia, merced al cual  
 espera este Gobierno comenzar el asentamiento  
 de dicha República en condiciones más favorables  
 que las que hoy día existe

Dios guarde a V.E. muchos años  
 Washington 16 de Enero de 1903.

Encino Peñón

B. L. M. de V. E.

Señor donado y go su

Edificio de la capital

Encino Peñón Ministro de Estado

**DOCUMENTO NUMERO 37.**

Sección 2ª Nº 14-E-116, Washington, 23 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., participa que los Estados Unidos han firmado su tratado con Colombia para la construcción del Canal de Panamá.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 1674. Año 1904.

28 Washington <sup>477</sup> 23 de Enero de 1903

Nº 14. C=116



Sección 2ª

Entero

Al Excmo Señor Ministro de Estado

etc. etc. etc

Cuenta: 11.903

Nº 9

El Ministro de S. M.

Participa que los Estados Unidos han  
firmado un tratado con Colombia para la  
construcción del Canal de Panamá.

Doc. N.º 37

Nº 14

cion 2ª

Querido Señor

Muy señor mío: tengo la  
honra de participar a V.E. que según  
informes, enteramente fidedignos, aunque  
no oficiales, ayer ha sido firmado en  
la casa del Secretario de Estado, entre  
este y el Sr. Herrán, Encargado de  
Negocios de Colombia

referente a la enagenacion perpetua por parte de dicha Republica a la de los Estados Unidos, del territorio ribereño del Canal de Panamá, mediante la entrega inmediata de una cantidad y el pago de una renta anual, ambas hasta ahora desconocidas. Tambien lo son los demas detalles relativos a los actos de soberania y la jurisdiccion que habra de ejercer el gobierno Federal en dicho territorio.

mas no cabe duda de que Colombia  
habra accedido finalmente a las pretensiones  
formuladas por este gobierno, movida a  
ello por el temor de que el Congreso  
llevarse a cabo la amenaza de contratar  
la construccion del Canal interoceano  
con Costa Rica y Nicaragua y con-  
firmándose asi el éxito de la tactica  
de intimidacion a que hice referencia  
en mi despacho n° 189, de 13 de



481

Noviembre ultimo, y en mi carta  
particular a V.E. n° 2, de fecha 15  
del corriente.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Washington 23 de Enero de 1903.

Excmo Señor

B. L. M. de V.E.

~~Señor~~

~~Señor~~

Excmo Señor

Ministro de Estado,

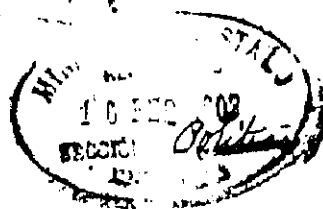
DOCUMENTO NUMERO 38.

Sección 29, Nº 17, Washington, 26 de enero de 1903. Al Excmo. Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M. acompaña el texto del tratado para la construcción del Canal.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 1674. Año 1904.

483

26 Washington 26 de Enero de 1903.



S=144

Nº 17.

Sección 2ª.



Al Excmo Señor Ministro de Estado

etc. etc. etc.

El Ministro de S. M.

Enterado  
17 Feb 1903

Acompaña el texto del tratado para  
la construcción del Canal de Panamá.

Guatemala  
J. P. R.

- Doc N. 38

Nº 17.

Sección 2ª.

Querido Señor

Muy Señor mío: en confirmación de las noticias que adelanté a V.E. en mi despacho nº 9, de fecha 16 del corriente, tengo ahora la honra de remitir a V.E. el texto que publica hoy esta prensa del convenio entre esta República y la de Colombia relativo al arriendo del territorio ribereño

del Canal de Panamá; a la construcción del mismo y a las condiciones en que los Estados Unidos ejercerán jurisdicción en los territorios arrendados y en los puertos de Colón y de Panamá.

El Convenio ha sido en general muy favorablemente acogido por la opinión, y será según se me asegura, ratificado muy en breve por el Senado.

Dios

DOCUMENTO NUMERO 39.

Política Nº 43-E-303, Washington, 18 de <sup>marzo</sup> de 1903, al Excmo Señor  
Ministro de Estado. El Ministro de S.M. da cuenta de la ratificación  
por el Senado del Convenio referente a la construcción del Canal de  
Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2573. Años  
1880-1911.

487

27

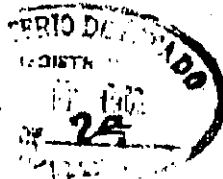
Washington 18 de Marzo de 1903.

E-303

Doc N.  
39

Nº. 48

Politics,



AL EXCMO SENOR MINISTRO DE ESTADO

etc

etc

etc

El Ministro de S. E.

Dé cuenta de la ratificacion

por el Senado del Convenio referente á la cons

truccion del Canal de Panamá.

*Entero 3 de Cuenta a S. E.  
Fechado 3  
Abril 1903*



*Legación de España  
en Washington*

488

Num. 43

Legación de Política

Excmo. Señor

Muy Señor mío: Tengo la honra de poner en conocimiento de V.E. que sometido á la deliberación del Senado de Colombia, extraordinaria, el convenio ajustado entre Colombia y los Estados Unidos, para la construcción del Canal de Panamá, y después de rechazadas las numerosas proposiciones presentadas por el Senador Mr. Morgan, dicho convenio se ha acordado ratificar en la misma forma en que fue firmado por los Plenipotenciarios de ambos países, y que tuve la honra de remitir á V.E. en despacho anterior.

De mis conversaciones con el Encargado de Negocios de Colombia en esta capital, he podido colegir que la ratificación del convenio por parte del Congreso de Colombia habrá de presentar muy serias dificultades. Sin embargo, en las esferas oficiales de este país prevalece bastante optimismo al respecto.

Como V.E. habrá de recibir informes oportunos y detallados de nuestro Ministro en Bogotá sobre esta materia, no debo sino recomendar á V.E. las impresiones que se le comunican por mi colega de Colombia y que quizás puedan considerarse como



DOCUMENTO NUMERO 40.

Política. Ministerio de Estado, 26 de octubre de 1903. Hace referencia a que el 22 de enero último se firmó ad referendum en Washington entre el Secretario de Estado Mr. Hay y el encargado de Negocios de Colombia Sr. Herrán.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

490

MINISTERIO  
ESTADO

Política

Núm.

Doc. N. 46

Carmen Sáenz

26 octubre de 1913.

Doc. No. 40

490

Como Obispo, el 22 de  
Enero último se firmó  
ad referendum a Mr.  
Highton entre el Secretario  
de Estado Milton Hay  
y el Encargado de Negocios  
de Colombia Señor Henríquez,  
un convenio para la  
construcción por parte  
de los Estados Unidos del  
de Colombia, mortificando  
acaso por una nota  
comminatoria del  
Ministro Norteamericano,  
según por una  
similitud la autonomía  
sion que de él se re-  
sultaba para el efecto  
referido.

490

Habiendo saber he-  
go al Gobierno de la  
Unión que no había  
tratado de intervenir de  
sobre alguno, sino que  
había desechado el  
tratado por considerarlo

canal de Iauama.

Colombia se comprometió por su tratado a entregar a los Estados Unidos el territorio ribereño del canal mediante el pago anual de \$50'000 dólares y la entrega de 10.000.000 de dólares al canjearse las ratificaciones.

El Senado de los Estados Unidos otorgó la autorización necesaria para que el tratado pudiera ratificarse; pero el Senado

este proyecto no está patrocinado por el Gobierno, y es tan grande el estado de demoración en que se hallan las Cámaras que no puede predecirse cual será el resultado definitivo de las deliberaciones.

El juicio del que suscribe solo procede, si lo estimare oportuno, a cuando reciba el resultado.

inconstitucional, encarga  
 go á una comision de  
 su seno que redactate  
 un nuevo proyecto de  
 convenio.

Asi se ha visto, y el  
 Ministro Plenipotenciario  
 de El E. en Bogotá, en  
 despacho n.º 49 de 10

491

del pasado, remite á V. E.  
 un proyecto de ley que  
 la referida comision  
 ha redactado seme-

tiendole á las delibera-  
 ciones de la Cámara.

Deum el Señor Arroyo.

**DOCUMENTO NUMERO 41.**

Política, Nº 49-E-1.012, Bogotá, 10 de septiembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro Residente de S.M., remite el nuevo proyecto de Tratado para la apertura del Canal de Panamá.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

494

33  
Nº 49.

Bogotá, 10 de Septiembre 1903.  
Política.

E-1.012



Al Excmo. Señor Ministro de Estado  
L<sup>a</sup> L<sup>a</sup> L<sup>a</sup>

El Ministro Residente de S. M.

Revierte el nuevo Proyecto de  
Tratado para la apertura del Canal  
de Panamá.

Informe

por gran  
26-X-913

Doc No 41

N.º 49.  
Leticia.

Excmo. Señor

Muy Señor mío; Por mi despacho N.º 44, de 13 del mes próximo pasado, habra podido V.E. servirse ver que el Ministro Americano aqui acreditado habia manifestado oficialmente a este Gobierno que el de Washington no aceptaba ninguna modificación al Tratado Herran - Hay. — Por apesar de esta declaración, una Comisión del Senado ha redactado un proyecto de ley (del que tengo la honra de acompañar adjunto un ejemplar) por el que se varia radicalmente el primitivo. — El Lunes 14 debe empezar a discutirse e

ignoro la suerte que pueda seguir pues  
 el Gobierno no le patrocina y las Cáma-  
 ras están en un grado de descomposicion  
 tal, que no se pueda prever de un día  
 para otro lo que suceda. — El Senado  
 se halla en abierta oposicion con el Congre-  
 so, <sup>y viceversa</sup> pero ambos son enemigos declarados  
 del Ejecutivo. — todos los días en sesiones  
 borrascosas se increpa al Presidente y a su  
 Gobierno pidiéndoles sus puestos y hacién-  
 doles responsables por sus torpezas y desvier-  
 tos del estado en que han colocado al país,  
 que se halla al borde del precipicio. — La  
 desorganizacion es completa en todos los  
 ramos y en todos los servicios, la ruina  
 se hace notar en todo el país, la descon-  
 fianza y la inmoralidad son consecuen-  
 cias directas de tal estado de cosas y en  
 toda la República se habla de separa-  
 cion de Provincias y de pérdida de Pana-  
 ma como si se tratara del asunto mas



natural; y en tal estado el país, lo que mas atacan en las Cámaras es que el Presidente no piense en ponerle remedio, sino únicamente se preocupan en asegurar su reelección de Vice-Presidente o la designación para su sueldo de algun pariente suyo. —

Aun se ignora aqui el efecto que en los Estados-Unidos ha producido la noticia de la votación en contra del tratado Herrera-Hay. —

Dios guarde a V. E. muchos años. —

Rogotá, 10 de Septiembre de 1903. —

Excmo. Señor

B. E. M. de V. E.

su mas atento y seguro servidor

Julian Fco del Araya. —

Excmo. Señor

Ministro de Estado

el a

el a

el a

**DOCUMENTO NUMERO 42.**

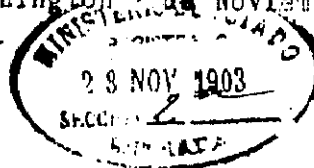
Política, N°168-E-1.110 Washington, 7 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., refiere detalles y da impresiones sobre los sucesos de Panamá.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2575. Años 1880-1911.

499  
Washington 7 de Noviembre de 1903.

Nº. 168.

Politica.



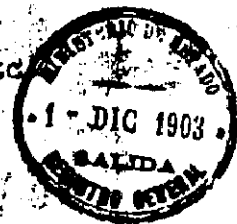
E- 1.140.  
P- 10.08.

AL EXCMO SENOR MINISTRO DE ESTADO

etc.

etc.

etc.



EL MINISTRO DE S. M.

Refiera detalles y da impresiones sobre

los sucesos de Panamá

*Ante su Excelencia*

*flto 30-11-903.*

*Doc No 42*

no. 168.

Politica.

Excmo. Señor:

Muy Señor mío: Para quien haya seguido atentamente el curso de los debates en el Congreso de Bogotá, sobre la ratificación de Convenio Hay-Herran, relativo al Canal de Panamá, y haya asimismo observado los comentarios de esta prensa y las manifestaciones de altísimos personajes de este Gobierno, cuando se tuvo aquí noticia de haber rechazado Colombia dicho Convenio, no ha sido una sorpresa el desarrollo de los recientes acontecimientos en el Istmo, ni la complicidad de las Autoridades Americanas en el levantamiento, ni menos el reconocimiento de la nueva República por este Gobierno que se considera inminente, y era el corollario obligado del apoyo prestado por los Estados Unidos.

Sin embargo, y a pesar de los vaticinios cuya realización se esperaba, la acción de este Gobierno ha sido tan desembozada tan desprovista de toda apariencia de formas y consideraciones, tan contraria a los principios y teorías sustentados por esta

+ 301

Republica desde su nacimiento, que ha sorprendido hasta á los más acerrimos partidarios del Gobierno, disgustado á la gran mayoría del Cuerpo diplomático aquí acreditado, y ha movido á alguno que otro campeón solitario de la conciencia nacional á dirigir acerbos ataques contra Mr. Roosevelt.

Es evidente, que dada el interés de los Estados Unidos en apoderarse del Istmo y construir el Canal, ni los escrúpulos tibios de los amigos de esta Administración, ni los ataques de sus enemigos, ni la indignación de la opinión en Sud América y en Europa, podían en lo más mínimo contrarrestar la acción del Presidente basada en la conciencia de su fuerza y de su audacia, que es uno de los elementos que mayormente han ayudado al pueblo Americano y más directamente han contribuido á la popularidad de Mr. Roosevelt.

Portanto, el Tratado relativo al establecimiento perpetuo de los Estados Unidos en el Istmo puede ya considerarse como un hecho consumado y la construcción del Canal de Panamá como su consecuencia inmediata. Serán vanas las tentativas que haga Colombia para mover la opinión en ambos hemisferios, vanos también sus esfuerzos por reconquistar su perdido territorio, porque por una parte, después de la guerra con España, parece Europa haber olvidado ciertos principios de justicia y de solidaridad que antes la movie-

ran á intervenir en America, y porque, por otra, este Gobierno lleva el cinismo hasta declarar que se opondrá por la fuerza á que Colombia trate de recobrar el Istmo. Pero como arma electoral, es evidente que la accion del Gobierno se prestará á muy serias controversias dentro y fuera del Parlamento. Ya se anuncian interpelaciones en el Congreso y en el Senado que habrán de tener mucha resonancia y el partido democratico ha declarado que llevará este asunto al parlamento de la futura eleccion Presidencial.

Tambien se vislumbra alguna oposición por parte del pueblo francés á la cesion de los derechos de la antigua Compañia á los Estados Unidos. Mas esta oposición, si llega á solidificarse, podrá crear algun embarazo al Gobierno francés, pero nunca podrá detener el curso de los Estados Unidos en su marcha invasora hacia la conquista del hemisferio norte de America, que más ó menos embozadamente es hoy y sera mañana el objeto de su politica.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Washington? de Noviembre de 1904.

Excmo. Señor:

E. L. M. de V. E.

*En cuenta 1.º de V. E.*  
Emilio de Ojeda

Excmo. Señor

Ministro de Estado.

etc. etc. etc.

DOCUMENTO NUMERO 43.

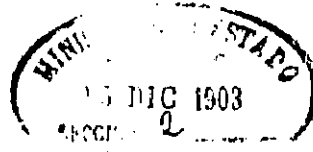
Política Nº 16-E-1221, Bogotá, 7 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro Residente de S.M. (Reservado). Enterado con interés y al expediente de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

504

Nº 63. — Bogotá, 9 Noviembre 1903.  
Política. —

{-1221



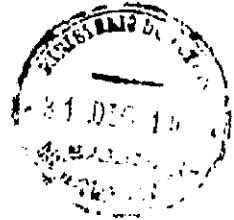
Al Excmo. Señor Ministro de Estado

Q. a.

Q. a.

Q. a.

El Ministro Presidente de P. N. —



Reservado.

Interado con interés y  
al expediente del número

File 29-XII-903

Doc N. 43



1063.-

Lica.-

505

Excmo. Señor;

Muy Señor mío; Desde anteayer circulan por la ciudad noticias alarmantes sobre sucesos que parece han tenido lugar en Panamá; pero como no existe en esta Capital ninguna Agencia de información y las únicas noticias que se reciben están en poder del Gobierno; que las reserva; me ha sido imposible aun conocer el alcance de lo sucedido y que ~~cartamente~~ <sup>ya</sup> ~~habrá~~ <sup>se</sup> ~~días~~ <sup>ya</sup> ~~que~~ <sup>ya</sup> ~~se~~ <sup>ya</sup> ~~habrá~~ <sup>ya</sup> ~~en~~ <sup>ya</sup> ~~Europa.~~

Esta mañana ha venido a mi casa un amigo del Presidente de la República para indicarme que se le me agradecería pasase por su Palacio pues desea hablarme.

Acto continuo acude a ese llamamiento ofren-  
diendome al Señor Marroquin para lo que  
podiera ser útil. — Me dijo que deseaba  
hacer un llamamiento a las Naciones  
Europeas pidiéndolas que intercedieran  
cerca de los Estados Unidos para que el  
Gobierno de Washington repusiera la suble-  
vación de Panama y dejara libertad a las  
tropas del Gobierno para que pudieran  
bata y someter a los rebeldes; y que  
había pensado en mí para que le dijera  
si me hallaba dispuesto a elevar al Go-  
bierno de S. M. un telegrama en ese sen-  
tido; y si quería explorar el ánimo de  
mis Colegas Alemán e Inglés sobre ese  
mismo punto. — Le contesté que, desoso  
siempre de aceptarla en cuanto pudiera,  
tendría el mayor gusto en expedir el cable-  
grama en la forma que deseaba; y que  
acto continuo vería a mis citados Colegas  
y volvería con la contestación que de ellos  
recibiera. —

El Barón von Grünau, Encargado de Negocios  
 de Alemania, emperó por poner algunos repa-  
 ros ~~pues~~ había recibido orden de su Gobierno  
 de no mezclarse en nada que <sup>asunto del</sup> al ~~Cáncer~~ se  
 refiriese, pero le dije que de expedir el telegrama  
 me lo encargaríamos diciendo "El Presidente  
 de la República me encarga..." y entendía yo  
 que así cumpliríamos un deber de cortesía y  
 respeto para con este Señor Presidente / ante  
 quien estábamos acreditados / y en nada abso-  
 lutamente nos comprometía, pues nuestros  
 respectivos Gobiernos decidirían después lo  
 que les conviniera hacer; ~~me contestó en~~  
 seguida que si yo redactaba el cablegrama  
 con este encabecamiento, tendría el mayor  
 gusto en satisfacer los deseos del Presidente,  
 que se lo manifestara así y que me autori-  
 zaba a redactar el despacho que tendría  
 mucho gusto en firmar siempre que  
 fuese idéntico al mío. Al Mr. Welby, Minis-  
 tro de Inglaterra, le expuse cuanto el Señor  
 Presidente me había encargado, le dije lo que

el Barón von Grünau me había contactado y le manifesté la forma en que iría enca-  
 herado el cablegrama; me contactó, después  
 de verme atentamente, — que tendría mucho  
 gusto en ser agradable al Señor Presidente  
 y que firmaría el despacho que yo redactara  
 y firmara. —

Volví al Palacio de San Carlos a dar  
cuenta del resultado de mis gestiones y el  
Señor Presidente quedó muy agradecido a las  
nuestras de simpatía que acababa de recibir  
de los Representantes citados y me pidió que  
redactara <sup>el cablegrama</sup> lo hiciera de acuerdo con las ideas  
que me expresé y lo aprobó en un todo  
quedando sumamente complacido de mi buen  
deseo y del interés que le había demostrado, y  
que era, me dijo, — el que esperaba del Repre-  
sentante de la Madre Patria y de un buen  
amigo suyo y de Colombia. — Le expresé  
la conveniencia de que consultara el cable-  
grama en el Consejo de Ministros que en  
aquel momento iba a reunirse y me

Legación de España contestó, que aceptaba la idea y que  
 EN  
 BOGOTA si después de discutirla se persistía en que  
 debía enviarse, me volvería a llamar a Palacio.

Me preguntó el Presidente si yo creía -  
 como ellos creen, - que la Compañía Francesa  
 del Canal habría adelantado fondos para  
 ayudar a ~~esta~~ revolución; a esto le contesté  
 que nada de positivo podía saber (pues en  
 Bogotá se carece completamente de noticias)  
 pero que suponía que todo lo que está pasando  
 en Panamá y lo que parece que por des-  
 gracia pasará próximamente se debe a  
 mi juicio única y exclusivamente a los  
 Estados Unidos. -

Me preguntó, también, si yo creía  
 que el cablegrama de que tengo la honra  
 de hablar a V. E. en este despacho, dará por  
 resultado el que Europa intervenga en favor  
 de Colombia; a lo que le contesté que me  
 alegraría equivocarme pero que a mi juicio  
 Europa no se mezclará en nada si los  
 Estados Unidos han tomado ya sus precau-

ciones y se han decidido a ~~tratar~~ <sup>per-</sup>  
te activa en el asunto del futuro. —

Aun no me ha vuelto a llamar  
el Señor Presidente, lo cual me prueba  
que, como temía, puede haberse presenta-  
do alguna nueva y desagradable fase que  
haga ya inútil esa llamada a las  
Potencias. —

Dios guarde a V. E. muchos años. —  
Bogotá, 9 de Noviembre de 1903. —

Excmo. Señor

B. L. M. de V. E.

su mas atento y seguro servidor

Juan Fco del Arroyo. —

Excmo. Señor

Ministro de Estado

L. a L. a L. a

DOCUMENTO NUMERO 44.

Política, Nº 66-E-1222. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El  
Ministro Residente de S.M. (Reservado). Enterado 29-XII-1913.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

512

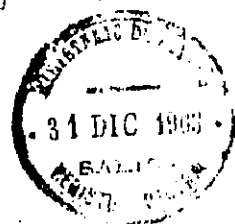
Nº 64. - Bogotá, 12 Noviembre 1903.  
Política. -

L. 1222



Al Excmo. Señor Ministro de Estado  
E. a                      E. a                      E. a

El Ministro Residente de P. M. -



Reservado. -

Interior

~~phi 29-XII-903~~

Doc N. 44



Legación de España  
EN  
BOGOTÁ

X 513

Nº 64. -

lítica. -



Excmo. Señor...

Muy Señor mío; Esta mañana me  
mando llamar al Señor Presidente de la Repú-  
blica y me dijo que dudando que sus telé-  
gramas lleguen a Europa pues tener que  
pasar por Panamá, me suplicaba cifrase  
un cablegrama a V. E. pidiéndole en su  
nombre hiciera el favor de hacer llegar  
al Señor Betancourt otro que en él se trans-  
cribía y que supongo habrá V. E. recibido  
oportunamente. - Creí de mi deber el con-  
placer al Señor Presidente siempre que fuese  
el quien se dirigía a V. E., pues en nada  
me podía comprometer, y V. E. podía  
decidir lo que en su superior criterio ju-  
gare oportuno, contestándole su decisión

+

514

que me serviría de línea de conducta, pues como he tenido la honra de escribir a V. E. en muchas ocasiones aquí se ignora lo que sucede en el resto de la República y con mas razón lo que se decida en Europa, si estas decisiones no se nos comunican a nosotros directamente. — La discreción me obliga a no preguntar al Presidente lo que él no juzgaba oportuno decirme, y a limitarme a saber tan solo lo que oía, me dijo que se había recibido una Nota de Mr. Beau-  
fre, Ministro Americano, que era exacta traducción de un largo telegrama cifrado de Mr. Roosevelt, y en ella se inspiró el Señor Marroquin para redactar el telegrama al Señor Betancourt diciéndola que  
"él y los Ministros Colombianos en Europa protestarían ante esos Gobiernos por la falta de cumplimiento por parte de los Estados Unidos del Tratado de 1846, por la ayuda que han prestado a los sublevados y por que no dejan a las tropas de la Repu-

blica sofocar la rebelión <sup>aun</sup> ~~que~~ cuenta con medios y energías para ello y está el Gobierno rodeado por todos los partidos políticos."

Con el pretexto de que se tuviera aquí seguridad de que el cablegramma había llegado, pero con el único objeto de saber por una palabra de V. E. si debía seguir o cesar esta actitud, me permití pedir a V. E. un acuse de recibo. —

El Gobierno ha declarado en estado de sitio los Departamentos de Panamá y del Cauca; ha declarado, también, turbado el orden en Bogotá; ha formado una Junta que llama "Consultiva" compuesta de los mas caracterizados personajes de este capital para que delibera y proponga al Ejecutivo lo que proceda hacer en estas críticas momentos; ha enviado una Comisión presidida por el General Reyes, designado (aquí hay Presidente, Vice-Presidente y designado) de la República y candidato a las próximas elecciones Presidenciales, quien va

investido de los mas plenos poderes y decide si debe ir a Panamá o a Washington, pues a su salida aun se ignoraba aqui el alcance de la sublevacion y la actitud que adoptarían los Estados Unidos; ha enviado por cable una Protesta a los Presidentes de las Repúblicas hispano-americanas, cuya copia tengo la honra de incluir adjunta y ha elevado el espíritu a los ocho hombres. —

Ayer se reunió la "Junta Consultiva" por primera vez y decidieron entregar los Pasaportes a M. Beaupré y declarar la guerra a los Estados Unidos. — Espero que las personas mas verdes y sensatas del Gobierno hagan valer la voz de la razon y la cordura para que retire esa decision. —

Lios

DOCUMENTO NUMERO 45.

Cablegrama del Presidente de Colombia José Manuel Marroquín al General Castro, Presidente de Venezuela. Compagne Francais des Cables Telegraphiques. Para Caracas de Bogotá, el 17 de noviembre de 1903.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.

Anexo n° 1 = Al Despacho n° 2  
Dre No 45

518

## Cablegrama del Presidente de Colombia

Acaba de recibir el General  
Castro el siguiente Cable:

Compagnie Française des Cables  
Telegraphiques.—Para Caracas.  
—De Bogotá, el 17 de noviem-  
bre de 1903.

Presidente:

Caracas.

Sabe Vuecencia que en el De-  
partamento de Panamá se ha da-  
do el grito de separación, no ya  
por las razones de orden Supe-  
rior que han motivado siempre  
las guerras de Independencia, sino  
por un sentimiento impacien-  
te de codicia que no han teni-  
do obstáculo en valerse de medios  
tan reprochables como el deso-  
bedecer la Guarnición del Istmo,  
inducida a traicionar a la  
Patria.

Como la causa de la soberanía  
y la independencia de los Países de la  
América Latina es solidaria,  
pues todos los que tienden a  
desmembrarla, sabrán que labran  
su debilidad y los expone a ser  
víctimas de los más fuertes, ha-  
ciendo así infructuosa la magna  
obra de los que les dieron Autono-  
mía e Independencia.

Mi Gobierno espera fundada-  
mente que los pueblos hermanos de  
la América Española, cooperarán  
con sus muestras de simpatía a la  
labor patriótica que he emprendido,  
de mantener la Unidad de Colom-  
bia, y darán su improbación elo-  
cuente a los actos de lesa Patria que  
se están cumpliendo en el Istmo de  
Panamá. Si éstos llegan a consu-  
marse, constituirán el más peligro-  
so antecedente para el porvenir  
de estos Países.

Mi Gobierno y la Nación que  
me acompaña en esta hora supre-  
ma, tienen el inquebrantable pro-  
pósito de conservar la integridad  
sin ahorrar en la contienda ni los  
recursos del País ni la sangre de  
sus hijos.

Su grande y buen amigo,  
JOSÉ MANUEL MARROQUÍN.

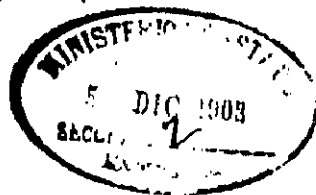
**DOCUMENTO NUMERO 46.**

República de Panamá. ministerio de Relaciones Exteriores. Panamá, 10 de noviembre de 1903. Señor Ministro, A.S.E. Señor Ministro de Relaciones Exteriores de España, Madrid.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2573. Años 1880-1911.

520  
República de Panamá.

Ministerio de Relaciones Exteriores



C. No. 3

E-254-

Panamá, 10 de Noviembre de 1903.

Doc No. 46

Señor Ministro:

*Informes y  
verbalmente*

Para conocimiento de  
vuestro Gobierno os participo que  
el día 3 de este mes, el Aparta-  
mento de Panamá, por medio  
de acción popular incurrente,  
se constituyó en Nación inde-  
pendiente, bajo la denominación  
de República de Pana-  
má, quedando su gobierno  
a cargo de un triunvirato  
denominado Junta de Go-  
bierno Provisional, la cual  
Junta, designó al infrascrito  
para Ministro de Relaciones  
Exteriores de la naciente Re-  
pública.

A. S. O. Señor Ministro de Rela-  
ciones Exteriores de España,  
Madrid.



Como todas las poblaciones del territorio panameño aceptan unanimemente la transformación política de que acabo de daros cuenta, y no existe oposición alguna a ella, dentro de la República de Panamá, reuniendo en ella el orden más completo; como el nuevo Gobierno ajusta sus actos a las prácticas de las naciones civilizadas y cumple, y está dispuesto a cumplir, todos los tratados públicos que hasta el 3 de este mes existían entre Colombia y los otros países, en cuanto puedan ser cumplidos sin que afecten la soberanía e independencia de la República en cuyo nombre os dirijo esta carta; y finalmente, como las únicas tropas colombianas que hubieran podido oponerse a las de la República, se retiran voluntariamente de su ~~territorio~~ el día 5 de junio en curso. es de esperarse que el Gobierno de S. E. reconocirá oficialmente

mente la existencia de la República de Panamá; lo que formalmente solicito, y entrara en relaciones con ella, como asi lo ha hecho ya el de los Estados Unidos de America.

Con sentimientos de alta consideración y estima me suscribo vuestro,

Mein Sendero,  
La Vda. Excmo.

DOCUMENTO NUMERO 47.

NOTAS DIPLOMATICAS sobre la rebelión en el Istmo de Panamá. Legación de los Estados Unidos, Bogotá, 11 de noviembre de 1903. Luis Carlos Rico. A.S.E.el Sr.A.M.Baupré, Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA. Años 1899-1903.

# NOTAS DIP

Doc No. 47

## SOBRE LA REBELION I

*Legación de los Estados Unidos—Bogotá, Noviembre 11 de 1903.*

Señor:

Tengo el honor de informar á V. E. que esta tarde á las tres y media recibí un telegrama de mi Gobierno en el sentido de que, habiendo el pueblo de Panamá, por un movimiento aparentemente unánime, disuelto sus lazos políticos con Colombia y reasumido su independencia adoptando un Gobierno propio, de forma republicana, con el cual ha entrado en relaciones el Gobierno de los Estados Unidos de América, el Presidente de los Estados Unidos, de acuerdo con los vínculos de amistad que por tan largo tiempo y tan felizmente han existido entre las respectivas naciones, recomienda muy encarecidamente á los Gobiernos de Colombia y de Panamá el pacífico y equitativo arreglo de todas las cuestiones entre ellos. Él declara que está obligado, no sólo por los tratados existentes, sino también por los intereses de la civilización, á procurar que el pacífico tráfico del mundo por el Istmo de Panamá no sea interrumpido ya más por una sucesión constante de innecesarias y asoladoras guerras civiles.

Acojo esta oportunidad para reiterar á V. E. las protestas de mi más distinguida consideración.

A. M. BEAUPRE

A. S. E. Dr. Luis Carlos Rico, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia.

*República de Colombia—Ministerio de Relaciones Exteriores.  
Bogotá, Noviembre 12 de 1903.*

Señor:

El Gobierno se ha impuesto en la nota que V. E. me entregó anoche, que tiene por objeto notificar que habiendo el pueblo de Panamá, por un movimiento aparentemente unánime, disuelto sus lazos políticos con Colombia y reasumido su independencia, y adoptado un Gobierno propio, de forma republicana, ha entrado en relaciones con éste el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Con el fin de facilitar la apertura del Canal interoceánico, y en vista de la imposibilidad en que se hallaba de termi-

Existe en contra del reconocimiento al antecedente hispano-americanos hasta el tiempo y el funcionamiento de el procedimiento.

La independencia de Texas dos Unidos sino dos años después á reconocer la de Hungría, ganizó Gobierno y contaba con

Por otra parte—y este es tión—el Tratado general de los Estados Unidos de América (Colombia) contiene las estipul

“Art. 1.º Habrá una paz amistad sincera entre la República los Estados Unidos de América posesiones y territorios, y ent mente, sin distinción de perso

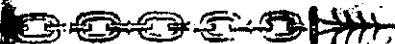
Si los Estados Unidos rep Ejército colombiano en el Istmo este artículo, porque rompe la territorios de Colombia; de V. E. asume esa actitud, viola

La parte final del artículo

“Para seguridad del goce ventajas, y en especial como adquiridos según los artículos los Estados Unidos garantiza Nueva Granada, por la preservación del ya mencionado Istmo según tiempo, existiendo este Tratado barazado el libre tránsito de guiente, garantizan de la misma rancia y propiedad que la Nueva dicho territorio.”

La obligación contraída por de la precedente estipulación, lidad del Istmo y la propiedad

## EL ISTMO DE PANAMA



miento inmediato de la in-  
 dico de que los mismos Esta-  
 as difirieron el de las nacio-  
 ando, por el transcurso del  
 gobiernos estables, se justificó  
 o fue reconocida por los Esta-  
 de proclamada, y se nega-  
 en 1849, no obstante que or-  
 poderosos elementos.  
 el punto principal de la cues-  
 de Diciembre de 1846 entre  
 y la Nueva Granada (hoy  
 ciones que paso á citar :  
 perfecta, firme é inviolable, y  
 alica de la Nueva Granada y  
 en toda la extensión de sus  
 re sus ciudadanos respectiva-  
 as ni lugares."  
 len por la fuerza la acción del  
 to, es palmaria la violación de  
 paz en una de las posesiones y  
 manera que si el Gobierno de  
 el artículo 1.º del Tratado.  
 o 35 es textualmente así :  
 tranquilo y constante de estas  
 asación de ellas y de los favores  
 4.º, 5.º y 6.º de este Tratado,  
 in positiva y eficazmente á la  
 te estipulación, la perfecta neu-  
 tral, con la mira de que en nin-  
 gún tratado, sea interrumpido ni em-  
 puño á otro mar; y, por consi-  
 guencia, manera los derechos de sobera-  
 nía. Granada tiene y posee sobre  
 por los Estados Unidos al tenor  
 de mantener la perfecta neutra-  
 lidad de la Nueva Granada (Colom-  
 biana) en sus relaciones internacio-

La nota de V. E. á que contesto, también reconoce la  
 existencia del Tratado, al hablar de su obligación de mantener  
 la seguridad del tránsito.  
 Estando previsto el caso de que de alguna manera sea  
 violado ó infringido el Tratado, presento por conducto de V. E.  
 al Gobierno de los Estados Unidos la exposición contenida en  
 esta nota, de los hechos cumplidos con violación de aquel pao-  
 to, en la confianza de que el Gobierno de V. E. hará al de Co-  
 lombia plena justicia, de acuerdo con lo estipulado y con el  
 Derecho Internacional.  
 Si, lo que no es de creerse, el Gobierno de V. E. mani-  
 fiesta alguna duda respecto á la exactitud de mi afirmación  
 de que el reconocimiento por esta parte de la independencia del  
 Istmo de Panama es contrario á la letra y al espíritu del Tra-  
 tado de 1846, y propone someter este punto á la decisión de  
 una tercera potencia ó al Tribunal de arbitramiento de La  
 Haya, Colombia se someterá á ese tal procedimiento, para  
 poner en evidencia ante el mundo civilizado la justicia con  
 que hace esta perentoria afirmación. Pero no aceptaría dicho  
 procedimiento sino que lo aceptaría si se suspenden las opera-  
 ciones militares que se están haciendo en el Istmo.  
 El solo reconocimiento de la independencia de los Estados  
 confederados por la Gran Bretaña, Francia, España, los Países Bajos,  
 causó asombro á la diplomacia de la época. El Sr. Ward, Se-  
 cretario de Estado, se lamentó de la conducta de la Gran Bretaña,  
 que habiendo firmado el Tratado de 1846, se negaba á reconocer  
 la independencia de los Estados confederados. El Sr. Ward dijo  
 que la Gran Bretaña se negaba á reconocer la independencia de los  
 Estados confederados, y que esto era una violación del Tratado de  
 1846. El Sr. Ward dijo que la Gran Bretaña se negaba á reconocer  
 la independencia de los Estados confederados, y que esto era una  
 violación del Tratado de 1846. El Sr. Ward dijo que la Gran  
 Bretaña se negaba á reconocer la independencia de los Estados  
 confederados, y que esto era una violación del Tratado de 1846.  
 Los Estados Unidos se  
 hallan en posesión plena y exclusiva del territorio que adqui-  
 rieron legítimamente. Viven en paz por todo el mundo, obser-  
 vando el Derecho Internacional, y como amigos que son de la  
 Gran Bretaña, desean que esta prosiga en sus relaciones de  
 amistad. Lo único que sucede es que aquí, como pasó en otros  
 países, existe ahora una insurrección armada que desea derribar  
 al Gobierno legítimamente establecido. Hay, naturalmente, ejér-  
 citos del Gobierno destinados á reprimir la insurrección, los  
 cuales tienen naturalmente que usar de las armas para lograr-

Barón de Compostela, en negociaciones para su ejecución con el de los Estados Unidos, y el 22 de Enero último se suscribió en Washington un Tratado con ese objeto.

Para que fuese considerado prontamente, se convocó el Congreso colombiano á sesiones extraordinarias.

V. E. me hizo saber que su Gobierno no admitía modificaciones al pacto, y que si era rechazado ó indebidamente retardada su ratificación, las relaciones amigables entre los dos países quedarían tan seriamente comprometidas, que el Congreso norteamericano, en el próximo invierno, podría tomar medidas que serían penosas para todo amigo de Colombia.

La Convención fue presentada al Senado, y yo di conocimiento á esa Honorable Corporación del Memorándum y de las notas en que V. E. me hizo las expresadas advertencias.

El Senado negó su aprobación al Tratado; pero tuvo á bien aprobar una proposición en que dispuso que una comisión de tres Senadores, nombrados por el Presidente del Senado, consultando en lo posible la opinión de la Cámara de Representantes, estudiase la manera de satisfacer el anhelo del pueblo colombiano tocante á la excavación del Canal de Panamá, en armonía con los intereses nacionales y el respeto á la legalidad.

El Encargado de Negocios de Colombia en Washington puso estas determinaciones á conocimiento de S. E. el Secretario de Estado, y, además, le hizo saber que el Gobierno de Colombia se proponía reanudar las negociaciones.

El 3 del corriente se sublevó un Cuerpo que estaba de guarnición en la ciudad de Panamá, y proclamó la independencia del Istmo. Era indispensable el soborno de esa fuerza, como base de la revolución, porque ésta no tenía en su favor la opinión del Departamento, sino la de unos pocos de sus habitantes.

Otro Cuerpo que en esos momentos llegó á Colón fue obligado á rendirse por fuerzas del vapor de guerra norteamericano *Nashville*, según informes recibidos en este Ministerio. La intervención de dichas fuerzas en esa eventualidad fue funesta para el inmediato restablecimiento del orden constitucional.

A esto se agrega que el Gobierno de V. E. entró tan rápidamente en relaciones oficiales con la revolución, que parece haberlo efectuado inmediatamente que tuvo conocimiento de que ella existía.

Si el concepto de que no debe haber ya más guerras civiles en el Istmo, significa que el Gobierno de los Estados Unidos impide la acción militar del de Colombia para someter á los sublevados á la obediencia legal y reintegrar la nación, se hace necesariamente aliado de los revolucionarios y rompe así sus lazos de amistad con esta República.

El reconocimiento por otras potencias de la soberanía de una comarca, dice el eminente expositor norteamericano Wheaton, es una cuestión de política y de prudencia cuando tal soberanía ha podido mantenerse; pero en el presente caso los Estados Unidos no han esperado esta prueba, que el Departamento de Panamá no puede dar, porque es notoria su debilidad en presencia de los recursos de que la Nación puede disponer para someterlo.

Artículo 2.º del Tratado de Comercio y Consular.

En se pretende que para con la mira de que no se interese preciso impedir á Colombia una cosa abiertamente opuesta que acabo de transcribir; por nifica orden, la inteligencia de los dos Unidos contrajeron la obligación correlativa la de impedir contra el orden legal de la República cuanto se señala, como consecuencia, la de la soberanía y la (Colombia) en el Istmo.

Como la palabra *neutral* sentido que el de abstenerse de otras potencias ó en guerras de que, por su aplicación á la rebelión separatista, impide el movimiento subversivo dirigido en contra de la neutralidad no depende ni por opinión alguna de la ley de las naciones.

El número 2.º del artículo éste rija por veinte años; siguiente:

"3.º Sin embargo de lo que expirar el término de veinte años de las partes contratantes de reformar alguno ó todos los artículos que en el presente Tratado continuará siendo obligatorio el más allá de los citados veinte años de que una de las partes notifique la reforma."

Ninguna de las dos partes altera su intención de reformar el Tratado, y están vigentes todos los artículos.

El 22 de Febrero de 1892 el Secretario de lo Interior y el honorable Sr. Ernesto Diehlman, de los Estados Unidos, en el cual se convino el Tratado de Comercio y Consular Americana, así como los propósitos de pasar por el Istmo de Panamá la administración, "derecho que el Gobierno de Colombia garantiza de la soberanía y propiedad del Gobierno está obligado." Este Tratado es perentoria.

En nota de S. E. Johnson de 1902, se manifestó á ferencia á actos ejecutados por los Estados Unidos en Panamá una nueva interpretación se halla en los dos países.

Los Estados Unidos, por el cumplimiento del Tratado, no han cumplido.

mantener la perfecta neutralidad, rumpa ni embarace el tránsito, la acción militar, se pretende ta á los términos de la cláusula ne si la palabra neutralidad sig- recta sería la de que los U. t- igración de mantenerlo, á la que do movimiento subversivo con- pública, con tanto mayor razón encia de la garantía de la neutra- propiedad de la Nueva Granada

ad no tiene técnicamente otro de intervenir en las luchas de viles, no puede dársele el alcan- se deje completamente libre la lo á la Nación reprimir un mo- contra ella misma. Esa inteli- stá apoyada en ningún antec- entífica, y sería manifestamen- ciones.

lo 35 del Tratado dispone que el número 3.º es del tenor si-

antedicho, si doce meses antes e años estipulado arriba, ningu- notificare á la otra su intención s artículos de este Tratado, con- ho Tratado para ambas partes años, hasta doce meses después que su intención de proceder á

contratantes ha notificado á la alguno ó todos los artículos del s sus estipulaciones.

se suscribió un Protocolo entre elaciones Exteriores y el Hom- nistro Residente de los Estados que las tropas de la Unión s bajo la jurisdicción federal, o servicio ordinario de su Ad- eclarar ser compensación de la ga- tad del Istmo, á que su mismo eclaración de la vigencia del

Hay, fechada el 28 de Octu- Legación de Colombia, con re- oficiales de la Marina de los ue podía asegurar que ninguna lado al Tratado vigente entre

lar seguridad al tránsito inter- te guerra civil de este país, en los que son universalmente co-

10. Esto esto no conlleva al de guerra que a regu- á neutralidad alguna y redima de las obligaciones que existen con el país perturbado. Cualquier principio opuesto á éste conduciría á todos los Gobiernos á ser juguete del azar y del capricho, y llevaría á la sociedad humana á una guerra per- petua."

En un despacho anterior dirigido al Ministro en París, de- cía aún más categóricamente Mr. Seward que en los Estados Unidos sólo podía existir un poder político, que era el reco- nocido por las naciones extrañas.

El Ministro Adams, en nota de 18 de Septiembre de 1861, concretó la cuestión en estos términos:

"Esto es lo que infiero de las conclusiones deducidas de la verdadera amistad internacional: cuando tiene lugar una insurrección contra el Gobierno de un Estado, el primer deber de los Gobiernos que viven en paz y amistad con aquél, es abstenerse cuidadosamente de todo acto que pueda tener la más mínima influencia en el resultado de la lucha."

Me prometo que el Gobierno de V. E. quiera reconside- rar y aplicar á Colombia las doctrinas sentadas por el Secre- tario de Estado en la guerra de secesión, no oponiéndose á que use esta República de su derecho para someter á los rebeldes, y absteniéndose igualmente de reconocerles el carácter de be- ligerantes, como lo exigió de grandes potencias respecto del movimiento separatista más extendido, más fuerte y mejor organizado en la forma de Gobierno civil de que hay ejemplo en la historia.

Colombia es un país soberano é independiente. Adquirió estos títulos en prolongada y heroica lucha de varios años en su magna guerra con el Reino de España; y se propone man- tener sin menoscabo esos títulos en todo el territorio nacional, comprendido en él, ahora y siempre, el Departamento de Pa- namá, cuya independencia desconoce en absoluto.

El inmediato reconocimiento del llamado Gobierno de Panamá por el de los Estados Unidos, entrando en relaciones con él, casi coexistió con el acto inicial del movimiento sepa- ratista; y semejante circunstancia, agravada con la de que ese reconocimiento es violatorio del Tratado de 1846, obliga al Gobierno de Colombia á protestar, como lo hace de la mane- ra más solemne y enérgica contra esa medida, y á considerar que su amistad con el de V. E. ha llegado á un grado tal de perturbación, que no es posible continuar las relaciones diplo- máticas sino en el caso de que el Gobierno de V. E. mani- fieste que su intención no es impedirle al de Colombia el so- metimiento del Istmo, ni la de reconocer la beligerancia á los rebeldes.

Espero, á la brevedad posible, la respuesta de V. E., trans- mitiéndome la de su Gobierno sobre estos puntos, porque el Ejército está marchando para el Istmo de Panamá.

Reitero á V. E. las seguridades de mi alta consideración.

**LUIS CARLOS RICO.**

A. B. al Sr. A. M. Decapré, Ministro Plenipotenciario de los Estados Uni- dos, etc. etc. etc.

IMPRENTA NACIONAL

DOCUMENTO NUMERO 48.

Política Nº 170, Washington 12 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., da cuenta del reconocimiento inmediato del Gobierno de Panamá por el de los Estados Unidos.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Colombia. Legajo número 2345 IIA.  
Años 1899-1903.



12

NO 170

Politics'

E-1112-

AL EXC-<sup>MO</sup> SEÑOR MINISTRO DE ...

e13

etc.

0.65

EL MINISTRO DE S.M.

Dá cuenta del reconocimiento inmediato

del Gobierno de Panamá por el de los Estados

Unidos.

**A las Escribanías Municipales**  
Bogotá, Noviembre 30 de 1903  
Excmo. Sr. Presidente de.....  
Sabe Vuescencia que en el Departamento de  
Cauca se ha dado el grito de separación, no  
ya por las razones de orden superior que han  
motivado siempre las guerras de independencia,  
sino por un sentimiento de impaciencia  
especial, que hoy se tiene obstáculo en ve-  
rificar de medios tan reprobables como el de  
deformar la geografía del Istmo Centroaméri-  
cano a tracción de patria. Como la causa de  
la soberanía e integridad de los Estados de la  
América latina es perdurable, todo lo que  
tienda a desmembrarla obra en su perjuicio y  
se expone a ser víctima de las más nefastas  
revoluciones, por intermedio de las cuales  
se han visto destruidos los Estados de la América  
central, y hoy se ven destruyendo los Estados  
de la América del Sur. En consecuencia, el  
Departamento de Cauca, al separarse de la  
República de Colombia, se une a las Repúblicas  
de Centro y Sudamérica, y se declara en unión  
perpetua con las Repúblicas de México, Guate-  
mal, El Salvador, Honduras, Costa Rica, Nicaragua, El  
Salvador, Ecuador, Venezuela, Brasil, Perú,  
Bolivia, Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay  
y Cuba.

Aut. . . . . Exped. . . . .

file 20-11, 903

Doc N. 48

*Legacion de España.*  
*en Washington.*

530

NO. 170

Política.

Excmo. Señor:

Muy Señor mio: Tengo la honra de poner en conocimiento de V.E. que ayer ha sido recibido con el ceremonial de costumbre por el Presidente de esta República, el Ministro Plenipotenciario acreditado por el Gobierno del Istmo de Panamá cerca del de los Estados Unidos. Como verá V.E. por los discursos cambiados, que remito adjunto, el acto ha constituido un verdadero hecho solemne de la nueva República en vez del reconocimiento informal que en un principio se creyó debía de ser dispensado al Gobierno de facto establecido en Panamá.

La significacion del apresuramiento con que procede el Gobierno Federal, aunque obvia, en vista de la urgencia con que desea ajustar el Convenio relativo al Istmo, y contrarrestar los esfuerzos que pueda intentar Colombia para recobrar su perdido territorio, no ha dejado de impresionar la opinion pública en sen-

531

tingo pesimista, por atribuirse la acción del Ejecutivo á temo-  
res de complicaciones que no previera al lanzarse á esta aventura,  
y se citania actitud de una parte de la prensa francesa,  
y las protestas y propositos de Colombia como pruebas en apoyo.

Tambien se me ha asegurado con muchos visos de verosimilitud,  
que el nuevo Representante del Istmo ha recibido instrucciones de  
su Gobierno para solicitar de los Representantes en Washington  
de las naciones extranjeras, el reconocimiento de la nueva Republica,  
y que á este fin piensa dirigir una Nota al Cuerpo diplomático.

La actitud de mis Colegas ante esta contingencia, me han  
asegurado muchos de ellos, sera la de la más completa reserva  
licitándose á transcribir á sus respectivos Gobiernos la Nota que  
les sea dirigida. A menos que reciba instrucciones especiales de  
V.E. creo prudente conformar en este caso el conducta á la que  
observen la mayoría de mis colegas europeos.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Washington 12 de Noviembre de 1903.

Excmo. Señor:

B. D. M. de V. E.

*Si muy atenta y con*

*Amelio de Ojeda*

Excmo. Señor

Ministro de Estado

etc. etc. etc.

## DOCUMENTO NUMERO 49.

NOTA Nº 172-E-1132, Washington, 21 de noviembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Ministro de S.M., confirma telegrama referente al reconocimiento de la nueva República de Panamá, y participa el acuerdo tomado por el Cuerpo Diplomático en esta Capital sobre el particular. Al expediente para el informe queriéndose elevar a S.M.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2575 IIA.  
Años 1880-1924.

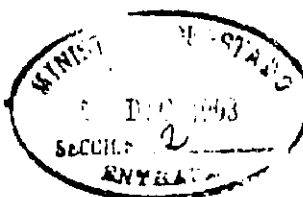
533

13

Washington 21 de Noviembre de 1902.

No. 172.

E-1133



AL EXCMO SEÑOR MINISTRO DE ESTADO

etc.

etc.

etc.

AL MINISTRO DE S. E.

Confirma telegrama referente al reconocimiento de la nueva Republica de Panamá, y participa el acuerdo tomado por el cuerpo Diplomático en esta capital sobre el particular.

*Despediente para el  
informe que debe llevar  
a l. e.*

*Dre No 49*

*Legación de España. X*  
*en Washington.*

534

Nº. 172.

Política.

Excmo. Señor:

2  
Ayer recibí una comunicación de V. E. en la Dirección del 170,  
hoy he recibido la comunicación sobre el asunto a V. E. en la  
del señor Eusebio Verille, representante de dicho cuerpo de este  
Gobierno. Confrontando el gobierno tomado por una comisión, se con-  
testado al señor Eusebio Verille en la forma que verá V. E. (anexo  
Nº. 2) y se telegrafiará a V. E. como sigue:

"El representante renu- en nota idéntica a la dirigida a mis  
colegas me pide notifique Gobierno de S. M. formación nuevo  
Estado independiente. De acuerdo con colegas me limito a acusar  
recibo nota y telegrafiar V. E. aguardando como ellos sus instruc-  
ciones. Francia y Estados Unidos reconocen ya oficialmente nueva  
República. -L. J. E."

Hoy se asegura aquí que los Gobiernos de Austria y Alemania  
están dispuestos a reconocer al nuevo Estado. Además de las dis-  
posiciones en que se hallan los países de Europa y de  
América sobre el particular, más concreto se sabe aún: pero es

535

creencia general que seguiran el ejemplo de las grandes potencias europeas.

Anúnciase hoy la próxima llegada á esta Capital de una Comisión colombiana presidida por el General Keyes, encargada de negociar con este Gobierno una solución honrosa al conflicto panameño.

No cabe surtir esperanza alguna respecto del resultado de dicha Comisión en cuanto concierne á la constitución del nuevo Estado y al paso irrevocable que ha dado este Gobierno, con el tratado ajustado enterado entre Mr. Hay y el Representante de Panamá, tratado cuyo primer artículo estipula que los Estados Unidos reconocen la independencia de la nueva República. Pero es de esperar, como ya se anunció á V.E. que este Gobierno deseará evitar la posibilidad de una trágica comedia de una guerra con Colombia, para lo cual ofrecerá concesiones, entre las cuales figurará quizás la de una suma de dinero, y desdolar de los diez millones de dólares que Colombia debe entregar al de Panamá.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Washington 21 de Noviembre de 1903.

*Quinto Suor*  
*D. S. de. ante*  
*de ante su or*  
*Amico de la*

Excmo. Señor

Ministro de Estado

DOCUMENTO NUMERO 50.

2ª Madrid, 27 de noviembre de 1903. Los representantes diplomáticos de S.M. en el extranjero. El Gobierno de S.M. da a conocer la actitud de las diferentes potencias ante los sucesos ocurridos en el Istmo de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2575 IIA.  
Años 1880-1924.



Los Representantes Diplomáticos de S. M. en  
537 el extranjero

1603 Madrid 27 Noviembre 1905



por 2º

Después el Gobierno de S. M.  
conocer la actitud de las diferentes Potencias en  
la sucesión recientemente ocurrida en el istmo  
de Panamá; de R. O. comunicando por el L.  
Ministro de Estado a sereno V. - manifestar  
a este Ministerio o la mayor brevedad posible  
cual sea el criterio que adopte el Gobierno  
cese del cual a dicho V. - autoridad, tanto  
en punto al ~~reconocimiento de la independencia~~  
de la nueva República formada como a los  
demás puntos que con la misma este asunto  
se relacionan.

a. Aprovechando

Dios,

Ministro

[Signature]

Doc No 50

## DOCUMENTO NUMERO 51.

Política Nº 4-R-E-105. Washington, 8 de enero de 1904. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España, da cuenta del discurso del senador Mr. Lodge, en que trata varias veces de España y remite aparte el Diario de Sesiones que lo contiene. Dar cuenta a V.E.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2573 IIA.  
Años 1880-1911.

539  
R 2-105

No. 4.

Washington 8 de Enero de 1904.

Politica,



AL EXCMO SEÑOR MINISTRO DE ESTADO

eto.

eto.

eto.

EL ENCARGADO DE NEGOCIOS DE ESPAÑA

1. cuenta del discurso del

senador Mr. Lodge, en la trata va...

ces de España, y remite al D. de

de sesiones que lo contiene.

*Don cuenta a...*

*Intermed con...*

*Fecha = 2/2/904.*

*Doc No 57*

*Legacion de España  
en Washington.*

540

No. 4.

politica.

Excmo. Señor

Muy Señor mío: El nacimiento de la República de Panamá debido al partido republicano de los Estados Unidos, del cual acaba de decir un orador demócrata que inauguró su entrada con una guerra innecesaria con España para ir ahora a otra guerra más injustificada con Colombia, y cuya obra en Panamá calificó recientemente con sumo gracejo otro orador también demócrata de "república cesárea", está causando al Gobierno y al Parlamento seria preocupación por la impopularidad que les acarrea y el factor tan importante en contra que esta puede representar en la próxima elección Presidencial.

El General Reyes de cuya misión tiene conocimiento V. E., regresa a Colombia sin haber obtenido resultado en sus gestiones paralizadas casi desde su comienzo por haberle sido imposible

X 541

conferenciar con el Secretario de Estado Mr. Hay, á quien una persistencia dolencia --no definida en la patología, pero epidémica entre los políticos, y no esporádica en nuestra nación--le ha impedido acudir á su despacho durante la permanencia de dicho general en Washington, aunque no hace su vida ordinaria y recibir en su casa social y oficialmente. Su propósito fue aburrir al pobre General Berro y ganar tiempo para que el Tratado se ratificara y fuese vana toda tentativa de arreglo por parte de Colombia. Lo primero lo ha conseguido Mr. Hay, pero no lo segundo. El Tratado encuentra cada vez más cruda oposición no solo en los elementos democráticos que han lanzado al Parlamento sus paladines en la oratoria, sino en las mismas filas republicanas cuyos principales elementos parece distanciarse en esta cuestión cada vez más del criterio del Gobierno y de la persona de Roosevelt. Este acaba de acudir para la defensa de su mensaje al Senador por Massachusetts Mr. Henry Cabot Lodge, gran orador y jurisconsulto notable, quien ha basado su discurso en los "eternos" principios del Derecho internacional, con los que el Presidente pretende cubrir su ignominiosa acción con Colombia. Roosevelt invocando el derecho internacional resulta algo más que sarcasmoll..

Mr. Lodge en un discurso que duró más de una hora, presentó el criterio y acción del Gobierno en Panamá como estrictamente ajustado á los principios de derecho Internacional moderno sobre el reconocimiento de la Soberanía é Independencia de los Estados y á la práctica seguida por esta República á partir de su fundación.

El discurso ha llamado la atención justa y poderosamente, ha satisfecho en un todo á los prohombres de la situación, y el Presidente Roosevelt que no sabía hubiera tantos autores de derecho Internacional que pensarán como él - se según escribe en son de zumbido un periódico de New York - ha llegado á convencerse á sí mismo de lo justo y recto de sus intenciones.

Contiene en su primera parte la doctrina sentada por los más autorizados tratadistas de derecho Internacional, para después de probar que el Gobierno no presenta en este caso ninguna contradicción con su criterio de siempre en materia de secesión, y el diverso concepto que de ella apañase teneren cuanto á Colombia se refiere. Continúa con la cita de documentos de prueba remontándose á los tiempos de Adams y Monroe, y sostiene con textos de referencia que el reconocimiento de la soberanía de un Estado para el que lo reconoce, depende únicamente de una mera razón de conveniencia suya, y para nada hay que tener en cuenta el origen de los derechos del nuevo Estado constituido. Ilustra por fin su discurso con

X 543

ejemplos pertinentes al asunto, y con varias las veces  
que cita y se refiere á España y sus antiguas colonias  
Americanas, sin que , por fortuna, deslice una sola palabra  
que molestar pueda á nuestra nacion tan acoramente tratada por  
otros oradores, incluso por el agresivo Presidente Roosevelt,  
cuya irreflexiva acometividad si un dia le suma popularidad  
entre la masa exáltada del pais, hoy por el contrario, el ele-  
mento serio y acaudalado, cuyo influjo es evidente en la elec-  
cion presidencial, le considera mas perjudicial y temible que  
los mismos Tráts que tanta popularidad restaren al partido democrático  
años atrás.

En la creencia que habrá de interesar á V. E. conocer integro el dis-  
curso de Mr. Lodge, en paquete aparte, le remito el número  
14 del Diario de Sesiones (Congressional Record) que lo contiene  
en sus páginas números 226 á 244.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Washington 8 de Enero de 1904.

Excmo. Señor:

B: L. M. de V. E.

En muy atento seguro servidor

Manuel Wells y Perico

Excmo. Señor  
Ministro de Estado.

etc

etc

etc

DOCUMENTO NUMERO 52.

Sección de Política E-1167, 6 de diciembre de 1903. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Embajador de S.M. Contesta a la Real Orden Circular Nº 23 sobre reconocimiento República de Panamá. Al expediente para informar.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2575 IIA. Años 1880-1924.



545

20

N.º 26 - *La Gaceta* - 12 de Diciembre de 1903  
Secc. de Política



71161

Al Excmo. Señor Ministro de Estado

El Embajador de S. M.

Conforme a la Real Orden circular N.º 3 sobre reconocimiento de  
pública Hermandad.

Alejandro para informar

Doc No 52

N. 926

Política

546

Excmo. Señor

Muy Señor mío: En contestación á la Real Orden circular N.º 3, en la que V. E. se servia manifestar el deseo del Gobierno de S. M. de conocer la actitud del de esta República respecto á los sucesos recientemente ocurridos en el Istmo de Panamá, tengo la honra de poner en su conocimiento, que en la entrevista que ayer tuve con Mr. Delcassé, me dijo este que Francia habia reconocido ya la nueva República. Me añadió que el haberse apresurado á hacerlo

asi, obedezca a las seguridades que  
 el nuevo Gobierno le ha ofrecido de  
 que los intereses franceses en aquella  
 region, que son numerosos y de cuan-  
 tia, estaran mejor asegurados y  
 mas garantidos que bajo la protec-  
 cion del Gobierno colombiano, el  
 cual habia empleado recursos no  
 del todo tranquilizadores para esos  
 mismos intereses.

Dios guarde a V. E. muchos años

Paris 4 de Diciembre de 1793

Excmo. Señor

B. L. M. de V. E.

su mas atento y seguro servidor

T. de Leou y Castille

Excmo. Señor Ministro de Estado

α.

α.

α.

DOCUMENTO NUMERO 53.

Madrid, 2 de mayo de 1904. Al Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá, con referencia a la nota de 10 de noviembre último sobre la proclamación de la independencia, la nueva situación creada y reconociendo formalmente la independencia.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número 2573 IIA.  
Años 1880-1911.

549

Ministro de Relaciones Exteriores de la  
República de Panamá

Dec N. 53



Madrid 2 Mayo 1904

2º

2 Y.

Muy Señor mío: Tengo la honra de poner  
en conocimiento de U. E. en respuesta a su atenta  
Nota de 10 de Noviembre último en que se sirve  
notificarme la proclamación ~~de independencia~~  
como Estado independiente de la ~~misma~~  
República de Panamá y <sup>habiendo</sup> ~~constituido~~ <sup>el</sup> ~~de~~ <sup>el</sup> ~~gobierno~~  
de la misma, que el ~~de~~ <sup>de</sup> ~~U. E.~~ <sup>gobierno</sup> ~~se~~ <sup>de</sup>  
la ~~misma~~ <sup>la</sup> ~~correspondiente~~ <sup>misma</sup> ~~nota~~ <sup>de</sup>  
gracias: la nueva situación creada, reconociendo  
formalmente, al efecto, la independencia  
de dicha República y la constitución de su  
Gobierno, con quien procura mantener en lo  
sucesivo las mas amistosas relaciones.

Al propio tiempo que <sup>asimismo</sup> ~~to~~ <sup>se</sup> ~~de~~  
la declaración de U. E. de que <sup>la</sup> ~~la~~ República se  
halla dispuesta a ~~cumplimentar~~ <sup>cumplimentar</sup> los tratados  
públicos que antes del 8 de Noviembre ~~ya~~  
hubiesen pasado a existir entre Colombia y  
otros los otros países, en cuanto puedan ser  
cumplidos sin que afecten su soberanía y

DOCUMENTO NUMERO 54.

Ministerio de Estado. Política. Circular nº 158, 2 de mayo de 1904. A todos los Embajadores, Legaciones y todos los Consulados. De Real Orden, comunicada por el Sr. Ministro de Estado. El Subsecretario. El Gobierno de S.M. ha reconocido en el día de la hoy la independencia de Panamá.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número 2573 IIA. Años 1880-1911.



Ministerio de Estado.

27-POLITICA

551

CIRCULAR  
N.º 158

De Real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Estado, pongo en conocimiento de V. E., á los efectos oportunos, que el Gobierno de S. M. ha reconocido en el día de hoy la independencia de la Republica de Panamá, dando al efecto las instrucciones oportunas al Cónsul de España en la capital del nuevo Estado y al Ministro de S. M. en Colombia.

Dios guarde á V. E. muchos años.  
Madrid 2 de Mayo de 1904.

EL SUBSECRETARIO,



*Fernando  
de Castro  
Carrasquin*

Doc No 54

Madrid 2 de Mayo de 1904  
Ministro de Estado  
Cónsul de España  
Panamá  
Señalar al Presidente  
de la Republica que el  
Gobierno de S. M. ha reconocido  
la independencia de la R. N.

DOCUMENTO NUMERO 55.

Sección Nº 2, Madrid, 2 de mayo de 1904. Al Cónsul de España en Panamá. Telegrama dirigido: Sírvasse notificar al Presidente de la República que el Gobierno de S.M. ha reconocido su independencia. Ministro.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número 2573 IIA. Años 1880-1911.



11 Council of Europe in Brussels

553

March 2, 1964

Dear Sir,

Very cordial regards to all

and welcome to the

Chairman of the Board of Directors

and the staff of the Council of Europe

in London.

It is a pleasure to be

in contact with you and your

staff and to be able to

discuss the various

aspects of the Council of Europe

and its work.

Yours

John

John

De N. 55

## DOCUMENTO NUMERO 56.

Panamá, 10 de mayo de 1904. Consulado de España en Panamá nº 27. El Cónsul de España en Panamá. Al Sr. Ministro de Estado, Madrid. Da a conocer oficio recibido del Sr. Secretario de Relaciones Exteriores, encareciendo, a nombre del Sr. Presidente de la República que presentara "sus expresiones de gratitud a S.M. el Rey de España por haber acatado el ingreso recién creado estado en el concierto internacional."

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2373 IIA. Años 1880-1911.

Consulado de España

- EN -

Panamá.

555

91

2

No. 27

~~Al anteriormente~~

Exmo. Sr.

El día 2 del presente, por la tarde recibí el cablegrama de B. L. M. el día 3 de lo comunicué al Sr. Secretario de Relaciones Exteriores para que lo hiciera a su vez al Exmo. Sr. Presidente de la República.

El día 6 recibí un oficio de dicho Sr. Secretario encareciéndome, en nombre del Sr. Presidente, que presentara "sus expresiones de gratitud a S. M. el Rey de España" por haber asentido al ingreso del recién creado Estado en el concierto internacional.

Después a B. L. M. por al. Panamá 10 Mayo de 1904.

Exmo. Sr. B. L. M. a V. E. por alto S. L.  
El Consul de España, inter  
J. J. J. J.



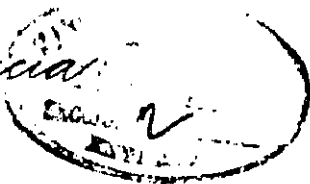
Al Exmo. Sr. Ministro de Estado  
Madrid

Doc No. 56

3/III

Al antecedente 556  
Panamá 6 de Junio de 1904

Excelencia



77

Por su atenta comunicación, fechada en Madrid, el día 2 de Mayo próximo pasado, he tenido el honor de enterarme de que el Gobierno de Su Majestad Católica, habiendo tomado nota de la transformación política ocurrida en el Istmo y de la declaración formulada por mi Gobierno de asumir el cumplimiento de los Tratados Públicos que antes del 3 de Noviembre último existían en la Colombia y los otros países, en cuanto puedan ser cumplidos, sin que afecten la soberanía e independencia de la República

A Su Excelencia

J. P. San Pedro

Ministro de Relaciones Exteriores de Su Majestad Católica

Madrid

de Panamá, reconoce la personalidad internacional del nuevo Estado, con el cual procurará mantener cordiales relaciones de amistad.

Con anterioridad a la recepción del oficio de Su Excelencia, y con motivo a nota de estilo, de la citada fecha, del Señor Consul de España en esta capital, tenía conocimiento mi Gobierno, del acontecimiento, que Su Excelencia se sirve participarme, no obstante, he reiterado al Excmo. Señor Presidente tan grata noticia, y aquel alto Magistrado me ha recomendado, que signifique a Su Excelencia los sentimientos de gratitud en que abunda el pueblo y el Gobierno de Panamá respecto al Gobierno de Su Majestad Católica, por haber reconocido la independencia de esta República.

También he recibido instrucciones para hacer presente a Su Excelencia los propósitos que abraza mi Gobierno de establecer con el de Su Majestad cordiales y sin

ceras relaciones de amistad.

Siquese Su Excmo. aglta  
mis protestas de distinguida consideracion  
y alto aprecio.

Sanchez

**DOCUMENTO NUMERO 57.**

Madrid, 2 de mayo de 1904. Ministro Plenipotenciario de S.M. en Santa Fé de Bogotá. Se continúa informando sobre la proclamación de la independencia de Panamá como un hecho consumado y los puntos de vista del Gobierno de S.M.

**Fuente:** Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.  
Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2573 IIA.  
Años 1880-1911.

Don N. 57

El Gobierno de G.M., considerando como un hecho consumado la proclamación de la nueva República de Panamá que ha sido ya reconocido por casi todos los países, y su propósito prolongar por tiempo indefinido en estado de guerra con Colombia firmemente ~~en~~<sup>de las intenciones expuestas</sup> ~~la~~ <sup>los</sup> ~~momento~~ en que las autoridades ~~de~~ <sup>de</sup> ~~esta~~ <sup>de</sup> ~~república~~ <sup>de</sup> ~~habían~~ <sup>habían</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~regar~~ <sup>de</sup> ~~con~~ <sup>de</sup> ~~racidad~~ <sup>de</sup> ~~a~~ <sup>de</sup> ~~nuestras~~ <sup>de</sup> ~~agentes~~ <sup>de</sup> ~~comerciales,~~ <sup>de</sup> ~~para~~ <sup>de</sup> ~~el~~ <sup>de</sup> ~~desequilibrio~~ <sup>de</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~su~~ <sup>de</sup> ~~cargo,~~ <sup>de</sup> ~~ha~~ <sup>de</sup> ~~decidido~~ <sup>de</sup> ~~reconocer~~ <sup>de</sup> ~~la~~ <sup>de</sup> ~~existencia~~ <sup>de</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~dicho~~ <sup>de</sup> ~~Estado~~ <sup>de</sup> ~~Gobernante,~~ <sup>de</sup> ~~como~~ <sup>de</sup> ~~así~~ <sup>de</sup> ~~lo~~ <sup>de</sup> ~~hecho~~ <sup>de</sup> ~~en~~ <sup>de</sup> ~~su~~ <sup>de</sup> ~~nombre,~~ <sup>de</sup> ~~dirigiendo~~ <sup>de</sup> ~~al~~ <sup>de</sup> ~~efecto~~ <sup>de</sup> ~~con~~ <sup>de</sup> ~~esta~~ <sup>de</sup> ~~fecha~~ <sup>de</sup> ~~la~~ <sup>de</sup> ~~correspondiente~~ <sup>de</sup> ~~Nota~~ <sup>de</sup> ~~al~~ <sup>de</sup> ~~Ministro~~ <sup>de</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~Relaciones~~ <sup>de</sup> ~~Exteriores~~ <sup>de</sup> ~~del~~ <sup>de</sup> ~~agente~~ <sup>de</sup> ~~perú,~~ <sup>de</sup> ~~en~~ <sup>de</sup> ~~respuesta~~ <sup>de</sup> ~~a~~ <sup>de</sup> ~~la~~ <sup>de</sup> ~~orden~~ <sup>de</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~16~~ <sup>de</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~Noviembre~~ <sup>de</sup> ~~último~~ <sup>de</sup> ~~en~~ <sup>de</sup> ~~que~~ <sup>de</sup> ~~notificó~~ <sup>de</sup> ~~el~~ <sup>de</sup> ~~señor~~ <sup>de</sup> ~~de~~ <sup>de</sup> ~~referencia.~~

Se P D lo pongo en conocimiento de  
U con encargo especial de que haga comprender  
al Gobierno que, por los motivos indicados, no debe ser  
la resolución adoptada materia alguna para dar  
lugar de las exultante relaciones de amistad que  
siempre hemos tenido y esperamos continuas tener  
y estrechar, si cabe.



**DOCUMENTO NUMERO 58.**

Copia Estado Madrid, noviembre 19 de 1903. Firma de tratado con Ministro de Panamá. Con copia para la sección Ministerio de Estado. Registro General y Copia telegrama cifrado. El Ministro de España al Ministro de Estado. Ojeda.

COPIA

562  
Doc No. 58

Estado-Madrid.

Noviembre, 12, 1904.

18-Firmado anoche Tratado con Ministros Panama con soberania  
perpetua Estados Unidos sobre territorio Canal. Ciudades Panama  
y Colon conservaran autonomia municipal. Indemnizacion diez mi-  
llones dollars para nueva Republica. Tenense Estados limtrofes  
unanse a este. Detalles correos.

Ojeda

Copia para la Sección



MINISTERIO DE ESTADO

REGISTRO GENERAL Y CITA

Washington de (sin fecha) de 1904

Madrid 21 de Noviembre de 1904

El Ministro de España

Al Ministro de Estado

Representante Panama en Nota identica  
a la dirigida a mis colegas, me pide notifique  
Gobierno de E. U. formacion nuevo Estado  
independiente. De acuerdo con colegas me li-  
mito a acusar recibo Nota y telegrafia V. E. a-  
guando como ella sus instrucciones. Francia  
Estados Unidos y Brasil han reconocido o-  
ficialmente nueva Republica. Ojeda.

~~Victor~~ = 2.12.92.

*Legación de España*  
*en Washington.*

564

NO. 171.

Politica.

Excmo. Señor:

Muy Señor mi: Las previsiones que comuniqué á V. E. en mi despacho No 168 respecto á la urgencia con que este Gobierno deseaba ajustar con el representante de la nueva República de Panamá, el tratado relativo á la compra y propiedad del territorio que ha de servir al canal, han sido plenamente confirmadas por la V. E. por las noticias que á esta mañana y remito adjuntas, la periferia más importante de Washington. Creyendo de interés para el Gobierno de S. M. la pronta transmisión de la noticia, la he comunicado á V. E. por cablegrama que confiro y cuya copia le remito en anexo N.º 1.

El tratado fué firmado anoche, habiéndose guardado la reserva más absoluta respecto de sus preliminares, hasta haber sido definitivamente acordado y firmado por Mr. Hay Secretario de Estado y por el Sr. Buneau-Parrilla, Plenipotenciario del Gobierno Panameño.

X

565

Las principales estipulaciones del Tratado se apartan esencialmente del primitivo Convenio Hay-Herran, toda vez que conceden la soberanía absoluta y perpetua a los Estados Unidos, sobre las diez millas limítrofes del Canal de Colon, y además dan á este Gobierno el derecho de intervenir en el régimen sanitario y de policía de las ciudades de Panamá y de Colon, por la fuerza si fuese necesario, á pesar de la autonomía municipal que el Tratado reconoce á ambas ciudades. Creyó el principio que este Gobierno pensaba ofrecer á Colombia los diez millones de indemnización pactados en el Tratado primitivo, á fin de acallar sus quejas y evitar su ingerencia en el Istmo; pero el estado de efervescencia que reina en Colombia ha hecho temer á este Gobierno que fuera rechazada con indignación esta humillante generosidad. Sin embargo, los deseos que se aseguran manifestado el Gabinete de Washington, de mediar entre el Gobierno de Bogotá y el del Istmo, para suavizar y concluir sus diferencias, inclina á muchos á creer que la entrega de los diez millones de dólares á la Nueva Republica es condicional, y que este Gobierno tendría el derecho de ejercer presión en Panamá al efecto de que la suma fuese ofrecida por sus antiguos nacionales al Gobierno de Colombia, solución que permitiría á este aceptarla manteniendo inculme su dignidad respecto de los Estados Unidos.

Hay circular rumores graves acerca de la comisión extrema

566

X

las relaciones entre Colombia y los Estados Unidos, se asegura además que los Estados de Antioquia y el Cauca, limitrofes al de Panama, están dispuestos á reunirse á este departamento de Colombia; no me parece sin embargo esta noticia lo suficiente fidedigna para poder asegurar á V.E. su exactitud.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Washington 12 de Noviembre de 1904

Excmo. Señor:

B. L. M. de V. E.

*En muy atento resp. sin*

*Emilio de la Cruz*

Excmo. Señor

Ministro de Estado

etc.

etc.

etc.

**DOCUMENTO NUMERO 59.**

**Acta de Independencia del Istmo.** Suscrita en la Ciudad de Panamá, cabecera del Distrito del mismo nombre, a las tres de la tarde del día cuatro de noviembre de 1903. En la que se señala para llevar a la práctica el cumplimiento de la resolución que tienen los pueblos de Panamá de emanciparse del Gobierno de Colombia.

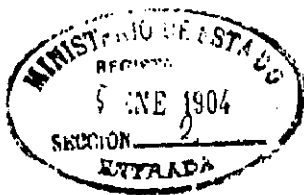
**Fuente:** Diario La Estrella de Panamá. Edición especial del 3 de noviembre de 1985. Pag. 5

568

Nº 68. — Bogota, 28 Noviembre 1903. —

Político. —

E - 11



Al Excmo. Señor Ministro de Estado

La

La

La

El Ministro Residente de P. M. —

Revista "Acta de Independencia" de la nueva República de  
Panama. —

Al expediente para  
informar

---



EN  
BOGOTÁ

569

1568.

tica.

Excmo. Señor

Muy Señor mío; Hoy han llegado a ésta Capital copias de las Actas de Independencia de la nueva República de Panamá, que fueron firmadas en ese puerto del Pacífico el 4 del corriente, y de las que tengo la honra de elevar adjunto a V. E. un ejemplar. —

Dios guarde a V. E. muchos años. —

Bogotá, 28 Noviembre 1903. —

Excmo. Señor

H. L. M. de V. E.

su más atento y seguro servidor

Julian F. del Arroyo

Excmo. Señor

Ministro de Estado

C. a.

C. a.

C. a.

# Acta de Independencia del Istmo

[illegible]

Mediamente confesionales tendientes a adalantos que la unión del Reino con la antigua y moderna Colombia no ha producido los bienes que de un modo se aguardaban, y en tal caso consideración se hizo mención particularizada de las agencias e instituciones agnadas que al Reino de Panamá le han hecho en sus intereses materiales y morales, en sus tiempos, los Gobiernos que en la Nación le han sucedido, sea en las épocas de Federación, sea en las del Centralismo, agencias que en vez de ser alientadas y públicamente reconocidas por quienes debían ser tales, cada día se aumentan en cantidad y se agravan en importancia, con provisiones y asignados tales que han desahogado en los pueblos del Virreinato de Panamá la satisfacción con los que, al menos, unían a Bogotá, y desahogando que, en consecuencia, se pide de las quantías y provisiones las repartidas en el futuro, así el momento de darles unos minutos que le estimen en cuanto levan a la satisfacción, que para alientos insuperables al presente y que, en suma, las primeras obligaciones contraídas y haciendo completamente agnadas los fines, se ha otorgado pólizas en que solamente movidas por la necesidad de satisfacer la obligación de pagar en el caso del Decreto correspondiente y de la libertad de navegación.

En virtud de los acontecimientos acaecidos al Consejo Municipal del Distrito de Panamá, y después de las sesiones de sus representantes, reunidos en forma silenciosa, que los preceden en su justificación se expone a continuación lo que se ha acordado en las sesiones de los señores Alcaldes, para formar una lista de donados patrocinadores del Ayuntamiento de Panamá, que acepten la separación y se le haga, el Estado de Panamá, a fin de establecer una República con Gobierno independiente, democrático, representativo y responsable, que propenda a la felicidad de los nativos y de los demás habitantes del territorio del Istmo.

Para poner a la práctica el cumplimiento de la resolución que tienen los pueblos de Tenamé, de emanciparse del Gobierno de Chetumal, en uso de su soberanía y para disponer de sus destinos, fundar una nueva Comandancia, libre de pasiones, a favor, el Consejo Municipal del Distrito de Tenamé, por sí y en nombre de los otros Consejos Municipales del Departamento, promueve la admisión, activo y pasivo, de los señores transitorios y miembros constituyentes la nueva República en esta Ciudad de Chetumal, compuesta de los señores don Agustín Obregón, Félix Rodríguez y don José Obregón, a quienes, si acaso, se alguna, delega los poderes, autorizaciones y facultades necesarias, amplias y suficientes para el satisfactorio cumplimiento del cometido que se confiere por la Patria de los congores.

Se dispuso comenzar a la población de Guayama a Ocho y Medio, para someter a su sanción el acuerdo que contiene la presente Acta, que se firmó por los Magistrados y los miembros presentes de la Corporación.

[illegible]

DOCUMENTO NUMERO 60.

Convención del Canal, 1903. noviembre, 18 (para la construcción del Canal Interoceánico). Decreto Número 24 de 1903 (2 de diciembre) Por el cual se aprueba un tratado con los Estados Unidos de Norte América. La Junta de Gobierno Provisional de la República.

Fuente: Revista Lotería número 191, octubre de 1971. Publicación de la Lotería Nacional de Panamá. República de Panamá. Pags. 47-54.

573

Doc N. 60

# Convención del Canal

1903, noviembre 18.—

(Para la construcción del canal interoceánico).

DECRETO NUMERO 24 DE 1903

(de 2 de Diciembre)

Por el cual se aprueba un Tratado con los Estados Unidos de Norte América.

LA JUNTA DE GOBIERNO PROVISIONAL DE LA REPUBLICA.

Por cuanto se ha celebrado entre el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República, acreditado ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, y el señor Secretario de Estado de aquella Nación, un tratado que copiado a la letra dice así:

## "CONVENCION DEL CANAL ISTMICO

Deseando los Estados Unidos de América y la República de Panamá asegurar la construcción de un canal para buques a través del Istmo de Panamá para comunicar los Océanos Atlántico y Pacífico; habiendo expedido el Congreso de los Estados Unidos de América una ley aprobada el 28 de Junio de 1902 con tal fin, por la cual se autoriza al Presidente de los Estados Unidos para adquirir de la República de Colombia dentro de un plazo razonable el control del territorio necesario, y residiendo efectivamente la soberanía de ese territorio en la República de Panamá, las Altas Partes Contratantes han resuelto celebrar una Convención con tal objeto, y por consiguiente, han nombrado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de los Estados Unidos de América, a John Hay, Secretario de Estado, y

El Gobierno de la República de Panamá, a Philippe Bunau Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, especialmente facultado para tal objeto por ese Gobierno, quienes después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, y de haberlos hallado en buena y debida forma, han convenido y concertado los siguientes artículos:

### ARTICULO I

Los Estados Unidos garantizan y mantendrán la independencia de la República de Panamá.

### ARTICULO II

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal, de diez millas de ancho que se extienden a una distancia de cinco millas a cada lado de la línea central de la ruta del canal que se va a construir, comenzando dicha zona en el Mar Caribe a tres millas marítimas de la línea media de la bajamar y extendiéndose a través del Istmo de Panamá hacia el Océano Pacífico hasta una distancia de tres millas marítimas de la línea media de la bajamar, con la condición de que las ciudades de Panamá y Colón y las bahías adyacentes a dichas ciu-

dades, que están comprendidas dentro de los límites de la zona arriba descrita, no quedan incluidas, en esta concesión. La República de Panamá concede, además, a perpetuidad a los Estados Unidos, el uso, ocupación y control de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona arriba descrita, que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal, o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de la citada empresa.

La República de Panamá concede, además, y de igual manera a los Estados Unidos, a perpetuidad, todas las islas que se hallen dentro de los límites de la Zona arriba descrita, así como también, el grupo de pequeñas islas en la Bahía de Panamá, llamadas Perico, Nacs, Culebras y Flamenco.

### ARTICULO III

La República de Panamá concede a los Estados Unidos en la zona mencionada y descrita en el Artículo II de este Convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en el citado Artículo II, todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercitarían si ellos fueran soberanos del territorio dentro del cual están situadas dichas tierras y aguas, con entera exclusión del ejercicio de tales derechos soberanos, poder o autoridad por la República de Panamá.

### ARTICULO IV

Como derechos subsidiarios de las concesiones que anteceden, la República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el derecho de usar los ríos, riachuelos, lagos y otras masas de agua dentro de sus límites para la navegación, suministro de agua o de fuerza motriz o para otros fines, hasta donde el uso de esos ríos, riachuelos, lagos y masas de aguas pueda ser necesario y conveniente para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal.

### ARTICULO V

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el monopolio para la construcción, mantenimiento y funcionamiento de cualquier sistema de comunicación por medio de canal o de ferrocarril a través de su territorio entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico.

### ARTICULO VI

Las concesiones que aquí se expresan de ningún modo invalidarán los títulos o derechos de los ocupantes o dueños de tierras o propiedades particulares en la mencionada zona o en cualesquiera de las tierras y aguas concedidas a los Estados Unidos según las estipulaciones de cualquier artículo de este Tratado, ni tampoco perjudicarán los derechos de tránsito por las vías públicas que atraviesen la mencionada zona o cualesquiera de dichas tierras o aguas, a menos que tales derechos de tránsito o derechos particulares estén en conflicto con los derechos aquí concedidos a los Estados Unidos, caso en el cual los derechos de los Estados Unidos prevalecerán. Todos los daños causados a los propietarios de tierras o de propiedades particulares de cualquier clase con motivo de las concesiones contenidas en este Tratado o con motivo de los trabajos que ejecuten los Estados Unidos, sus agentes o empleados, o con motivo de la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal o de las obras de saneamiento y protección aquí estipuladas, serán evaluados y ajustados por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y la República de Panamá, cuyas decisiones con respecto a esos daños serán definitivas y cuyos fallos por tales daños serán pagados

únicamente por los Estados Unidos. No se impedirá, demorará o estorbará parte alguna del mencionado Canal o del Ferrocarril de Panamá o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno y otro y autorizadas por los términos de este Tratado mientras estén pendientes los procedimientos en averiguación de esos daños.

Los avalúos de esas tierras y de las propiedades particulares y de los daños causados a éstas, tendrán por base el valor que tenían los bienes antes de la fecha de esta Convención.

#### ARTICULO VII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos dentro de los límites de las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes y dentro del territorio adyacente a ellos, el derecho de adquirir por compra o en ejercicio del derecho de dominio eminente, las tierras, edificios, derechos de agua u otras propiedades que sean necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del Canal y para cualesquiera obras de saneamiento, tales como la recogida y desagüe de inmundicias y la distribución de agua en las citadas ciudades de Panamá y Colón y que a juicio de los EE. UU. pueden ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del mencionado Canal y Ferrocarril. Todos los trabajos de saneamiento, de recogida y desagüe de inmundicias y de distribución de agua en las ciudades de Panamá y Colón serán ejecutados por cuenta de los Estados Unidos y el Gobierno de los Estados Unidos, sus agentes y representantes tendrán facultad para establecer y cobrar las contribuciones de agua y de albañales que sean suficientes para proveer al pago de los intereses y a la amortización del capital invertido en esas obras en un período de cincuenta años, y a la expiración de ese período de cincuenta años el sistema de albañales y el acueducto vendrán a ser de propiedad de las ciudades de Panamá y Colón respectivamente, y el uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, salvo la contribución de agua que sea necesaria establecer para el funcionamiento y mantenimiento del mencionado sistema de albañales y del acueducto.

La República de Panamá conviene en que las ciudades de Panamá y Colón cumplirán a perpetuidad, los reglamentos de carácter preventivo o curativo dictados por los Estados Unidos y en caso de que el Gobierno de Panamá no pudiese hacer efectivo o faltare a su obligación de hacer efectivo el cumplimiento de dichos reglamentos sanitarios de los Estados Unidos por las ciudades de Panamá y Colón, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y autoridad de hacerlos efectivos.

El mismo derecho y autoridad se concede a los Estados Unidos para el mantenimiento del orden público en las ciudades de Panamá y Colón y en los territorios y bahías adyacentes, en caso de que la República de Panamá, a juicio de los Estados Unidos, no estuviere en capacidad de mantenerlo.

#### ARTICULO VIII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos los derechos que hoy tiene y que más tarde pueda adquirir sobre los bienes de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá como resultado del traspaso de soberanía de la República de Colombia a la República de Panamá y autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los EE. UU. sus derechos, privilegios, bienes y concesiones así como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de las acciones de esa Compañía; pero las tierras públicas situadas fuera de la Zona descrita en el artículo II de este tratado y que están actualmente incluidas en las concesiones hechas a ambas empresas y que no sean necesarias para la construcción y funcionamiento del Canal volve-

rán a poder de la República de Panamá, con excepción de cualesquiera bienes de que en la actualidad sean dueñas o poseedoras las mencionadas compañías dentro de Panamá o Colón o dentro de sus puertos o terminales.

#### ARTICULO IX

Los Estados Unidos respecto de los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas y la República de Panamá respecto de las ciudades de Panamá y Colón convienen en que ellos serán libres en todo tiempo, de modo que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje, o cuarentena ni ninguna otra contribución o impuestos sobre las naves que usen el Canal o que pasen por él o que pertenezcan a los EE. UU. o sean empleadas por éstos, directa o indirectamente, en la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal principal u obras auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de los peajes y cargas que puedan ser establecidos por los Estados Unidos por el uso del Canal u otras obras, y con excepción de los impuestos y contribuciones establecidos por la República de Panamá sobre las mercaderías introducidas para su uso y consumo en el resto de la República de Panamá, y sobre las naves que toquen en los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal.

El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en esos puertos en las ciudades de Panamá y Colón los edificios y resguardos que sean necesarios para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas a otras partes de Panamá y para prevenir el contrabando. Los Estados Unidos tendrán derecho a usar las ciudades y bahías de Panamá y Colón como lugares de anclaje, para hacer reparaciones, para cargar, descargar, depositar, o transbordar cargamentos, ya sean en tránsito ya sean destinadas al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.

#### ARTICULO X

La República de Panamá conviene en que no se impondrán contribuciones, ya sean nacionales, municipales, departamentales o de cualquiera otra clase sobre el Canal, los Ferrocarriles y obras auxiliares, remolcadores y otras naves empleadas en el servicio del Canal, depósitos, talleres, oficinas, habitaciones para obreros, fábricas de todas clases, almacenes, muelles, maquinarias y otras obras, propiedades y efectos pertenecientes al Canal o al Ferrocarril y obras auxiliares, o a sus jefes y empleados, situados dentro de la ciudad de Panamá y Colón; y que no se impondrán contribuciones o impuestos de carácter personal de ninguna naturaleza a los jefes, empleados, obreros y otros individuos en el servicio del Canal, del Ferrocarril y obras auxiliares.

#### ARTICULO XI

Los Estados Unidos convienen en que los Despachos oficiales del Gobierno de la República de Panamá serán transmitidos por las líneas telegráficas y telefónicas establecidas por el Canal y usadas para negocios públicos y privados, a tasas no mayores que las que se cobren a los funcionarios en el servicio de los Estados Unidos.

#### ARTICULO XII

El Gobierno de la República de Panamá permitirá la inmigración y libre acceso a las tierras y talleres del Canal y a sus obras auxiliares a todos los empleados y obreros de cualquiera nacionalidad que estén contratados para trabajar en el Canal o que busquen empleo en él o que de cualquier manera estén relacionados con el mencionado Canal y sus obras auxiliares, con sus respectivas familias, y todas esas personas estarán exentas del servicio militar de la República de Panamá.

## ARTICULO XIII

Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo a la mencionada Zona y tierras auxiliares, libres de derechos de aduana, impuestos, contribuciones u otros gravámenes, y sin ninguna restricción, buques, dragas, locomotoras, carros, maquinaria, herramientas, explosivos, materiales, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal y sus obras auxiliares, y todas las provisiones, medicinas, ropas, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para los jefes, empleados, trabajadores y obreros al servicio y en el empleo de los Estados Unidos y para sus familias. Si tales artículos fueren enajenados para ser usados fuera de la Zona y tierras auxiliares concedidas a los Estados Unidos y dentro del territorio de la República de Panamá, quedarán sujetos a los mismos derechos de importación y otros impuestos que graven iguales artículos importados bajo las leyes de la República de Panamá.

## ARTICULO XIV

Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este Convenio por la República de Panamá a los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares (\$10.000.000) en moneda de oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio y también una anualidad durante la vida de este Convenio de doscientos cincuenta mil dólares (\$250.000) en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada.

Las estipulaciones de este Artículo serán en adición a todos los demás beneficios que obtiene la República de Panamá de acuerdo con esta Convención.

Pero ninguna demora o diferencia de opinión con motivo de este artículo o de cualquiera otra estipulación de este Tratado afectará o interrumpirá la completa ejecución y efecto de esta Convención en las demás partes.

## ARTICULO XV

La Comisión Mixta a que se refiere el Artículo VI será constituida de la manera siguiente:

El Presidente de los Estados Unidos nombrará dos personas y el Presidente de la República de Panamá nombrará dos personas, quienes procederán a dictar su fallo; pero en caso de discordancia de la Comisión (con motivo de estar igualmente dividida en sus conclusiones) se nombrará un Dirimente por los dos Gobiernos, quien dictará el fallo. En caso de muerte, ausencia o incapacidad de un Miembro de la Comisión o del Dirimente, o en caso de omisión, excusa o cesación en el desempeño de sus funciones, su puesto será llenado mediante el nombramiento de otra persona del modo antes indicado. Los fallos dictados por la mayoría de la Comisión o por el Dirimente serán definitivos.

## ARTICULO XVI

Los dos Gobiernos tomarán las medidas necesarias, mediante arreglos futuros, para la persecución, captura, prisión, detención y entrega a las autoridades de la República de Panamá, dentro de la mencionada Zona y tierras auxiliares, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos o faltas fuera de la citada Zona y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega a las autoridades de los Estados Unidos, fuera de la mencionada Zona, de las personas acusadas de haber cometido crímenes, delitos y faltas dentro de dicha Zona y tierras auxiliares.

## ARTICULO XVII

La República de Panamá concede a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera naves empleadas en la empresa del Canal y para todas las naves que pasen o in-



ienten pasar por el Canal, que hallándose en peligro se vean forzadas a arribar a dichos puertos. Tales naves estarán exentas de los impuestos de anclaje y tonelaje por parte de la República de Panamá.

#### ARTICULO XVIII

El Canal una vez construido, y sus entradas, serán neutrales a perpetuidad y estarán abiertos a la navegación en las condiciones establecidas en la Sección 1a. del Artículo III del Tratado celebrado entre los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el 18 de Noviembre de 1901 y de conformidad con las demás estipulaciones del mismo.

#### ARTICULO XIX

El Gobierno de la República de Panamá tendrá derecho a transportar por el Canal sus naves y sus tropas y elementos de guerra en esas naves en todo tiempo y sin pagar derechos de ninguna clase. Esta exención se extenderá al Ferrocarril auxiliar para el transporte de personas al servicio de la República de Panamá, o de la fuerza de policía encargada de guardar el orden público fuera de la expresada Zona, así como sus equipajes, elementos de guerra y provisiones.

#### ARTICULO XX

Si en virtud de cualquier tratado vigente que se relacione con el territorio del Istmo de Panamá y cuyas obligaciones recaigan sobre la República de Panamá o sean asumidas por ésta, hubiere privilegios o concesiones en favor del Gobierno o de los ciudadanos o súbditos de una tercera potencia relativos a una vía de comunicación interoceánica, que en cualquiera de sus estipulaciones pueda ser incompatible con los términos de la presente Convención, la República de Panamá conviene en abrogar o modificar ese tratado en debida forma, para lo cual hará a la expresada tercera potencia la notificación necesaria dentro del término de cuatro meses a contar de la fecha de esta Convención; y en caso de que el Tratado existente no contuviere cláusula alguna que permita su modificación o abrogación, la República de Panamá conviene en procurar su modificación o abrogación en forma tal que no haya conflicto alguno con las estipulaciones de la presente Convención.

#### ARTICULO XXI

Es entendido que los derechos y privilegios concedidos por la República de Panamá a los Estados Unidos en los Artículos que preceden están libres de toda deuda, gravamen, fideicomiso o responsabilidad anterior o de anteriores concesiones o privilegios a otros Gobiernos, compañías anónimas, sindicatos o individuos, y en consecuencia, si surgieren reclamaciones a causa de las actuales concesiones y privilegios o por otra causa cualquiera, los reclamantes ocurrirán al Gobierno de la República de Panamá, y no a los Estados Unidos en demanda de cualquiera indemnización o transacción que sea necesaria.

#### ARTICULO XXII

La República de Panamá renuncia y concede a los Estados Unidos la participación a que pueda tener derecho en las futuras utilidades del Canal de acuerdo con el Artículo XV del Contrato de concesión celebrado con Lucien N. B. Wyse, del cual es dueño hoy la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y todos los derechos o acciones de carácter pecuniario que emanen de dicha concesión o tengan relación con ella y los que emanen de las concesiones hechas a las Compañías del Ferrocarril de Panamá o de cualesquiera extensiones o modificaciones de las mismas o que con ellas se relacionen; y de igual manera renuncia, confirma y concede a los Estados Unidos, ahora y para siempre, todos los derechos y bienes reservados en las citadas concesiones que de otra manera pertenecían a Panamá antes de expirar el término de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas a la persona y compañías arriba

niencionadas, y todos los derechos, títulos y acciones que en la actualidad tenga o que pueda tener en lo futuro en las tierras, canal, obras, bienes y derechos que tengan las citadas compañías en virtud de dichas concesiones o de cualquiera otra manera y adquiridas o que adquieran los Estados Unidos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá o por su conducto, incluyendo cualesquiera bienes y derechos que pudieran volver en lo futuro al dominio de la República de Panamá, por caducidad, decomiso o cualquiera otra causa, en virtud de cualesquiera Contratos o concesiones con el citado Wyse, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los derechos y bienes arriba citados estarán y quedan desde ahora libres y relevados de todo interés o reclamación actual o reversionaria a que Panamá tenga derecho, y el título de los Estados Unidos sobre ellos, cuando se efectúe la proyectada compra por los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto, en cuanto concierne a la República de Panamá, con excepción siempre de los derechos de la República específicamente asegurados por este Tratado.

#### ARTICULO XXIII

Si en cualquier tiempo fuere necesario emplear fuerzas armadas para la seguridad y protección del Canal o de las naves que lo usen, o de los Ferrocarriles y obras auxiliares, los Estados Unidos tendrán derecho, en todo tiempo y a su juicio, para usar su policía y sus fuerzas terrestres y navales y para establecer fortificaciones con ese objeto.

#### ARTICULO XXIV

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes y tratados de la República de Panamá afectarán, sin el consentimiento de los Estados Unidos, derecho alguno de los Estados Unidos de acuerdo con esta Convención, o de acuerdo con cualesquiera estipulaciones de Tratados entre los dos países que en la actualidad existan o que en lo futuro puedan existir sobre la materia de esta Convención.

Si la República de Panamá llegare a formar parte en lo futuro de algún otro Gobierno o de alguna unión o confederación de Estados, de manera que amalgamare su soberanía o independencia en ese Gobierno, unión o confederación, los derechos de los Estados Unidos, según esta Convención, no serán en manera alguna menoscados o perjudicados.

#### ARTICULO XXV

Para mejor cumplimiento de las obligaciones de esta Convención y para la eficiente protección del Canal y el mantenimiento de su neutralidad, el Gobierno de la República de Panamá venderá o arrendará a los Estados Unidos las tierras adecuadas y necesarias para estaciones navales o carboneras en la Costa del Pacífico y en la costa occidental de la República sobre el Caribe, en ciertos lugares que serán convenidos con el Presidente de los Estados Unidos.

#### ARTICULO XXVI

Una vez firmada esta convención por los Plenipotenciarios de las Partes Contratantes, será ratificada por los respectivos Gobiernos y las ratificaciones serán canjeadas en Washington a la mayor brevedad posible.

En fe de lo cual los respectivos Plenipotenciarios han firmado y sellado con sus respectivos sellos la presente Convención en dos ejemplares.

Hecha en la ciudad de Washington, a 18 de Noviembre del año de Nuestro Señor mil novecientos tres.

P. Bunau Varilla.

(Hay un sello).

John Hay.

(Hay un sello).

## CONSIDERANDO:

1º—Que en ese Tratado se ha obtenido para la República de Panamá la garantía de su independencia;

2º—Que por razones de seguridad exterior es indispensable proceder con la mayor celeridad a la consideración del Tratado, a efecto de que esa obligación principal por parte de los Estados Unidos de América principie a ser cumplida con eficacia;

3º—Que con el Tratado se realiza la aspiración de los pueblos del Istmo, cual es la apertura del Canal y su servicio en favor del comercio de todas las naciones; y

4º—Que la Junta de Gobierno provisional formada por voluntad unánime de los pueblos de la República, posee todos los poderes del soberano en el territorio.

## DECRETA:

Artículo único. Apruébase el Tratado celebrado en Washington, Distrito capital de la República de los Estados Unidos de América, el día 18 de Noviembre del presente año entre Su Excelencia Philippe Bunau Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de esta República, y Su Excelencia John Hay, Secretario de Estado de la República de los Estados Unidos de América.

Publíquese.

Dado en Panamá a dos de Diciembre de mil novecientos tres.

J. A. Arango. — Tomás Arias.

Manuel Espinosa B.

El Ministro de Gobierno,

Eusebio A. Morales.

El Ministro de Relaciones Exteriores,

F. V. De la Espriella.

El Ministro de Justicia,

Carlos A. Mendoza.

El Ministro de Hacienda,

Manuel E. Amador.

El Ministro de Guerra y Marina,

Nicanor A. de Obarrío.

Por el Ministerio de Instrucción Pública,

El Sub-Secretario,

Francisco A. Facio.

(GACETA OFICIAL — Nº 6 — Panamá, 15 de Diciembre de 1903).

## BIBLIOGRAFIA:

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES. — Panamá. Tratados Públicos. No. 1. — 1927, pgs. 5—17.

ERNESTO CASTILLERO REYES: "Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá". — 1930, pgs. 283-298.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, Panamá: "Compilación de varios Tratados y Convenios relacionados con la Zona del Canal: 1903-1950". Panamá, — 1962, pgs. 3—21 (en español e Inglés).

RODRIGO MIRO G: "Documentos fundamentales para la historia de la nación panameña" — Panamá, — 1953, pgs. 399-412.

ERNESTO CASTILLERO PIMENTEL: "Panamá y los Estados Unidos". — Panamá. — 1953, pgs. XLIX—LVI.

DIÓGENES A. AROSEMENA G: "Historia Documental del Canal de Panamá". — Panamá, 1962, pgs. 183-187.

DOCUMENTO NUMERO 61.

Política Nº 48, Washington, 8 de marzo de 1904. Al Excmo Señor Ministro de Estado. El Encargado de Negocios de España. Remite el texto del Tratado Convención del Canal de Panamá. Legación de España en Washington.

Fuente: Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Madrid. Sección Política Panamá. Legajo número H 2573, Años 1880-1911.

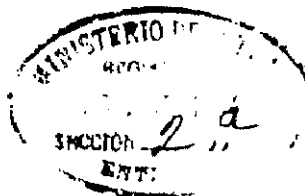
582

No. 48.

Washington

Marzo de 1934.

Política



272

El Encargado de Negocios

Expte el texto del texto  
del Canal de Panamá

Interado

Recibo  
16-II-1934

Doc N. 61

*Legacion de España  
en Washington*

573

Nº. 48.

Político.

Excmo. Señor:

Muy Señor mío: adjunto tengo la honra de pasar á V. M. de  
V. M. el texto definitivo del tratado celebrado entre los Esta-  
dos Unidos y la República de Panamá para la construcción del  
Canal Interoceánico.

Excmo. Señor:

Excmo. Señor  
B. L. M. de V. E.  
Su mas atento seguro servidor  
Man. Viana.

Excmo. Señor Ministro de Estado.  
etc etc

584

"1. In Article VII, line 2 of page 5, the word 'puertos' should be used instead of 'bahias' for the English word 'harbors'.

"2. In Article IX, line 4 of the article, page 6 of the copy submitted by you, the words 'custom-house tolls' have been rendered into 'derechos de aduana', which are understood to mean duties collected on merchandise entered for actual consumption in the country. It is believed that the word 'peajes' would be preferable.

"3. In article XIII, line 2 of page 8, the English word 'lands' has been translated 'obras', for which 'terrenos' should obviously be substituted.

"There are a number of other words the accurate meaning of which may give rise to a difference of interpretation, but inasmuch as there could be no other difficulty in connection with the said words, and in view of the fact that the Spanish text has already been formally approved by your Government, the necessity of making further changes therein will be obviated by your official statement that the English text shall prevail in case of such difference of interpretation.

"Accept, Mr. Minister, the renewed assurances of my highest consideration,

"FRANCIS B. LOOMIS,

"Acting Secretary".

I am, Sir, with great respect, your very obedient servant,

P. BUREAU VARILLA,

-----  
DECRETO NÚMERO 24 DE 1903 (DE 2 DE DICIEMBRE). POR EL CUAL SE APRUEBA UN TRATADO CON LOS ESTADOS UNIDOS DE NOROCCIDENTE AMÉRICA.

La junta de gobierno provisional de la República de Panamá,

Por cuanto se ha celebrado entre el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República acreditado ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, y el Señor Secretario de Estado de aquella Nación un tratado que copiado á la letra dice así:

CONVENCIÓN DEL CANAL Á TRAVÉS DEL ISTMO.

Los Estados Unidos de América y la República de Panamá, desear-

585

... sos de asegurar la construcción de un Canal para naves á través del Istmo de Panamá para comunicar los océanos Atlántico y Pacífico y habiendo expedido el Congreso de los Estados Unidos de América una ley aprobada el 28 de Junio de 1902 en prosecución de aquel objeto por la cual se autoriza al Presidente de los Estados Unidos para adquirir de la República de Colombia dentro de un plazo razonable el control del territorio necesario y perteneciendo actualmente la soberanía de ese territorio á la República de Panamá, las altas partes contratantes han resuelto con ese propósito concluir una convención y han designado de conformidad como sus Plenipotenciarios,

El Presidente de los Estados Unidos de América á John Hay, Secretario de Estado, y

El Gobierno de la República de Panamá á Philippe Bunau-Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, para ello especialmente facultado por dicho Gobierno, quienes despues de haberse comunicado reciprocamente sus respectivos plenos poderes y de haberlos <sup>y debida</sup> presentado en buena forma, han convenido y concluido los siguientes artículos:-

#### Artículo I.

Los Estados Unidos garantizan y mantendrán la Independencia de la República de Panamá.

#### Artículo II.

La República de Panamá concede á perpetuidad á los Estados Unidos el uso, ocupacion y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua, para la construcción, conservación, servicio, sanidad y proteccion de dicho Canal, zona de una anchura de diez millas que se extenderá cinco millas á cada lado de la línea central del Canal que se va á construir, principiando dicha zona á tres millas de la línea media de la baja mar en el mar Caribe, extendiéndose á través del Istmo y terminando en el océano Pacífico, á tres millas de distancia de la línea media de la baja mar, con la condición de que las ciudades de Panamá y Colón y los puertos adyacentes á dichas ciudades que están incluidos dentro de los límites de la zona descrita no quedarán comprendidos en esta concesión. La República de Panamá concede además á perpetuidad



á los Estados Unidos el uso, ocupación y control de otras tierras y aguas fuera de la zona arriba descrita que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección de dicha empresa.

La República de Panamá concede también del mismo modo y á perpetuidad á los Estados Unidos todas las islas que se encuentren dentro de los límites de la zona ya descrita y además el grupo de pequeñas islas situadas en la bahía de Panamá y conocidas con los nombres de Naos, Perico, Culebra y Flamenco.

#### Artículo III.

La República de Panamá concede á los Estados Unidos todos los derechos, poder y autoridad en la zona mencionada y descrita en el artículo II de este convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en dicho artículo II las cuales poseerán y ejercitarán los Estados Unidos como si fuesen soberanos del territorio en que dichas tierras y aguas se encuentran situadas, con entera exclusión de la República de Panamá en el ejercicio de tales derechos soberanos, poder ó autoridad.

#### Artículo IV.

Como derechos subsidiarios de las concesiones que anteceden la República de Panamá concede á perpetuidad á los Estados Unidos el derecho de usar los ríos, riachuelos, lagos y otras aguas dentro de sus límites para la navegación, provisión de agua ó agua para fuerza motriz ú otros objetos, en cuanto el uso de tales ríos, riachuelos y aguas puedan ser necesarios y convenientes para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección del dicho Canal.

#### Artículo V.

La República de Panamá concede á los Estados Unidos á perpetuidad el monopolio para la construcción, conservación y servicio de cualquier sistema de comunicación por medio de Canal ó ferrocarril á través de su territorio entre el mar Caribe y el océano Pacífico.

## Artículo VI.

Las concesiones que aquí se expresan de ninguna manera invalidarán los títulos de derecho de los ocupantes de tierras ó dueños de propiedad particular en la referida zona, ó en cualquiera de la tierras ó aguas concedidas á los Estados Unidos según las provisiones de cualquier artículo de este tratado, ni tampoco se opondrán á los derechos de tránsito por las vías públicas que pasen á través de la referida zona ó por cualquiera de dichas tierras ó aguas á menos que esos derechos de tránsito ó derechos particulares se hallen en conflicto con los derechos que aquí se le conceden á los Estados Unidos, caso en el cual los derechos de los Estados Unidos serán de mayor valor. Todos los daños que se causen á los dueños de tierras ó de propiedades particulares de cualquiera clase que sean, á causa de las concesiones que contiene este tratado ó por causa de las obras que se efectúen por los Estados Unidos, por sus agentes ó sus empleados, ó debido á la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección de dicho Canal ó de las obras de saneamiento y protección de que aquí se hace mérito, serán valorados y arreglados por una comisión mixta que se nombrará por los Gobiernos de los Estados Unidos y de la República de Panamá, y cuyas decisiones con respecto á daños serán finales, y cuyos avalúos serán cubiertos solamente por los Estados Unidos. Ninguna parte de los trabajos del Canal ó del Ferrocarril de Panamá, ni ninguna de las obras auxiliares que á éstos se refieran y autorizadas por los términos de este tratado, será impedida, demorada ni estorbada mientras estén pendientes los procedimientos para averiguar dichos daños. La apreciación de esas tierras ó propiedades particulares y el avalúo de los daños á ellas causados tendrán por base el valor que tenían antes de celebrarse este tratado.

## Artículo VII.

La República de Panamá concede á los Estados Unidos, dentro de los límites de las ciudades de Panamá y Colón y de sus bahías y territorios adyacentes, el derecho de adquirir por compra ó en

ejercicio del derecho de dominio eminente, las tierras, edificios, derechos de aguas ú otras propiedades necesarias y convenientes para la construcción, conservación, servicio y protección del Canal ú otras obras de saneamiento tales como el recogimiento y disposición de desperdicios y la distribución de agua en las referidas ciudades de Panamá y Colón, y que á juicio de los Estados Unidos sean necesarios y convenientes para la construcción, conservación, servicio, saneamiento y protección de dicho Canal y del Ferrocarril. Todas las obras de sanidad, colección y distribución de desperdicios así como la distribución de aguas en las ciudades de Panamá y Colón se ejecutarán por los Estados Unidos y á su costo y el Gobierno de los Estados Unidos, sus agentes y representantes tendrán autoridad para imponer y cobrar tarifas de agua y de alcantarillado que sean suficientes para proveer al pago de los intereses y á la amortización del capital del costo de esas obras dentro del término de cincuenta años; y al expirar esos cincuenta años el alcantarillado y el acueducto vendrán á ser propiedad de las ciudades de Panamá y Colón, respectivamente, y el uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, excepto en cuanto la contribución de agua sea necesaria para el servicio y conservación de dicho sistema de albañales y acueducto.

La República de Panamá conviene en que las ciudades de Panamá y Colón cumplirán á perpetuidad las disposiciones sanitarias de carácter preventivo ó curativo dictadas por los Estados Unidos y si llega el caso de que el Gobierno de Panamá no pueda ó falte á su deber de hacer que se cumplan tales disposiciones en Panamá y Colón, la República de Panamá concede á los Estados Unidos el derecho y la autoridad de ponerlas en vigor. El mismo derecho y la misma autoridad se concede á los Estados Unidos para el mantenimiento del orden público en las ciudades de Panamá y Colón y sus territorios y bahías adyacentes en caso de que, á juicio de los Estados Unidos, la República de Panamá no pueda mantenerlo.

#### Artículo VIII.

La República de Panamá concede á los Estados Unidos todos los derechos que hoy tiene y que más tarde pueda adquirir sobre las

propiedades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril, como resultado del traspaso de soberanía de la República de Colombia sobre el Istmo de Panamá y autoriza á la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar á los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones como también el Ferrocarril de Panamá y todas las acciones ó parte de las acciones de dicha Compañía, pero las tierras públicas situadas fuera de la zona descrita en el artículo II de este tratado, actualmente incluidas en las concesiones á ambas de las expresadas Compañías y que no sean necesarias para la construcción y servicio del Canal, volverán á poder de la República con excepción de aquellas propiedades que ahora pertenecen á ó están en posesion de dichas Compañías en Panamá ó Colón ó en los puertos terminales de éstas..

#### Artículo IX.

Los Estados Unidos convienen en que los puertos en ambas entradas del Canal y aguas de éstas, y la República de Panamá conviene en que las poblaciones de Panamá y Colón sean libres en todo tiempo de modo que en ellos no se impondrá ni cobrarán derechos de aduana, tonelaje, anclaje, faros, muelles, pilotaje ó cuarentena ni ninguna otra contribución ó derecho sobre las naves que usen ó que pasen por el Canal ó que pertenezcan á los Estados Unidos ó que sean empleados por ellos directa ó indirectamente en conexión con la construcción, mantenimiento, servicio, saneamiento y protección del Canal principal ú obras auxiliares ó sobre la carga, oficiales, tripulación ó pasajeros de ninguna de las dichas naves, excepte los derechos ó impuestos que establezcan los Estados Unidos por el uso del Canal ú otras obras y excepte los derechos ó impuestos que establezca la República de Panamá sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo del resto de la República de Panamá y sobre los buques que toquen en los puertos de Panamá y Colón y que no crucen el Canal.

El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en dichos puertos y en las ciudades de Panamá y Colón los edificios y vigilancia que crea necesarios para el cobro de

derechos sobre importaciones destinadas á otras partes de Panamá y para impedir los contrabandos. Los Estados Unidos tendrán el derecho de hacer uso de de las poblaciones y puertos de Panamá y Colón como lugares de anclaje y para hacer reparaciones, transbordar cargas y sean de tránsito ó destinadas á servicio de Canal ó para otros trabajos que pertenezcan al Canal.

#### Artículo X.

La República de Panamá se obliga á no imponer contribuciones de ninguna clase, ya sean nacionales, municipales ó departamentales sobre el Canal, los ferrocarriles y obras auxiliares, remolcadores, naves empleadas en el servicio de Canal, depósitos, talleres, oficinas, habitaciones para obreros, fábricas de todas clases, almacenes, muelles, maquinaria y demas obras, á sus oficiales ó empleados que se encuentren dentro de las ciudades de Panamá y Colón; y á no establecer contribuciones ó impuestos de carácter personal de ninguna clase que deban pagar los oficiales, empleados, obreros y demas individuos al servicio del Canal y ferrocarriles y obras auxiliares.

#### Artículo XI.

Los Estados Unidos se obligan á transmitir los despachos oficiales del Gobierno de la República de Panamá por las líneas telegráficas y telefónicas establecidas para el Canal y usadas para negocios públicos y privados á precios no mayores que los exigidos de los empleados al servicio de los Estados Unidos.

#### Artículo XII.

El Gobierno de la República de Panamá permitirá la inmigración y libre acceso á las tierras y talleres del Canal y á sus obras auxiliares de todos los empleados y obreros de cualquiera nacionalidad bajo contrato de trabajar en el Canal ó que busquen empleo en él ó que estén relacionados con el dicho Canal y obras auxiliares, con sus respectivas familias y todas estas personas estarán libres del servicio militar de la República de Panamá.

#### Artículo XIII.

Los Estados Unidos podrán importar en cualquier tiempo á dicha zona y obras auxiliares, libres de derechos de aduana,

impuestos, contribuciones y gravámenes de otra clase y sin ninguna restricción, toda clase de naves, dragas, máquinas, carros, maquinarias, instrumentos, explosivos, materiales, abastos y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección del Canal y de sus obras auxiliares, y todas las provisiones, medicinas, vestidos, abastos y otras cosas necesarias y convenientes para los oficiales, empleados, obreros y jornaleros al servicio y en el empleo de los Estados Unidos y para sus familias. Si de algunos de esos artículos se dispone y se hace uso fuera de la zona y de las tierras accesorias concedidas á los Estados Unidos y dentro del territorio de la República, quedarán sujetos á los mismos impuestos de importación ú otros derechos á que le están iguales artículos importados bajo las leyes de la República de Panamá.

#### Artículo XIV.

Como precio ó compensación por los derechos, poder y privilegios concedidos en esta convención por la República de Panamá á los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga á pagar á la República de Panamá la suma de diez millones de dollars (\$ 10,000,000.00) en oro amonedado de los Estados Unidos al efectuarse el canje de la ratificación de este convenio y también un pago anual de doscientos cincuenta mil dollars (\$250,000.00) en la misma moneda de oro durante la vida de esta convención, principiando nueve años después de la fecha antes expresada.

Las provisiones de este artículo serán en adición á todos los demás beneficios asegurados á la República de Panamá en esta convención. Pero ninguna demora ó diferencia de opiniones respecto de este artículo ó de otras estipulaciones de este tratado afectará ó interrumpirá la completa ejecución y efectos de esta convención en todos los demás respectos.

#### Artículo XV.

La Comisión mixta á que se refiere el artículo VI se establecerá como sigue:

El Presidente de los Estados Unidos nombrará dos personas y el Presidente de la República de Panamá nombrará dos personas y

ellas precederán á dictar una decisi6n; pero en caso de desacuerdo de la Comisi6n (con motivo de estar igualmente divididas sus conclusiones) se nombrará por los dos Gobiernos un dirimente que dictará su decisi6n. En caso de muerte, ausencia ó incapacidad de un miembro de la comisi6n ó del dirimente, ó en caso de emisi6n excusa ó cesaci6n de actuar, su puesto será llenado por nombramiento de otra persona del modo antes indicado. Todas las decisiones dictadas por la mayoría de la Comisi6n ó por el dirimente serán finales.

#### Artículo XVI.

Los dos Gobiernos proveerán de modo adecuado por un arreglo futuro á la persecuci6n, captura, prisi6n, detenci6n y entrega en dicha zona y tierras accesorias á las autoridades de la Repúbrica de Panamá de las personas acusadas de la comisi6n de crímenes, delitos ó faltas fuera de dicha zona, y para la persecuci6n, captura, prisi6n, detenci6n y entrega fuera de dicha zona á las autoridades de los Estados Unidos de personas acusadas de la comisi6n de crímenes, delitos ó faltas en la zona mencionada y sus tierras accesorias.

#### Artículo XVII.

La Repúbrica de Panamá concede á los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la Repúbrica abiertos al comercio, como lugares de refugio para todas las naves empleadas en la Empresa del Canal y para todas aquellas que hallándose en las mismas circunstancias de arribada forzosa vayan destinadas á atravesar el Canal y no cesiten anclar en dichos puertos. Esas naves estarán exemptas de derechos de anclaje y tenelaje por parte de la Repúbrica de Panamá.

#### Artículo XVIII.

El Canal, una vez construido, y las entradas á él serán neutrales perpetuamente y estarán abiertas en los términos de la secci6n I del artículo tercero del tratado celebrado entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña el 18 de Noviembre de 1901 y de conformidad con las estipulaciones de este tratado.

#### Artículo XIX.

El Gobierno de la Repúbrica de Panamá tendrá el derecho de transportar por el Canal sus naves, tropas y elementos de guerra en esas naves en todo tiempo sin pagar derechos de ninguna clase.

Esta exención se extiende al Ferrocarril auxiliar para el transporte de las personas al servicio de la República de Panamá y de la fuerza de policía encargada de guardar el orden público fuera de la dicha zona, así como para sus equipajes pertrechos y provisiones.

#### Artículo XX.

Si en virtud de algun tratado existente en relación con el territorio del Istmo de Panamá, cuyas obligaciones corresponden ó sean asumidas por la República de Panamá, existieren algunas previsiones ó concesiones en favor del Gobierno ó de los ciudadanos y súditos de una tercera potencia, relativos á una via de comunicación interoceánica, que en alguna de sus estipulaciones puedan ser incompatibles con los términos de la presente convención, la República de Panamá se obliga á cancelar ó modificar tal tratado en debida forma para lo cual le dará al dicho tercer poder la necesaria notificación dentro del término de cuatro meses desde la fecha de esta convención, y en caso de que el tratado existente no contenga cláusula que permita su modificación ó anulación, la República de Panamá se obliga á procurar su modificación ó anulación en tal forma que no exista conflicto con las estipulaciones de la presente convención.

#### Artículo XXI.

Los derechos y privilegios concedidos por la República de Panamá á los Estados Unidos en los artículos precedentes se entienden que están libres de toda deuda, limitación, onerosidad ó responsabilidad anterior, ó de concesiones ó privilegios á otros Gobiernos, corporaciones, sindicatos ó individuos, y en consecuencia, si surgieran algunos reclamos con motivo de las presentes concesiones y privilegios ó de otro modo los reclamantes se dirigirán contra la República de Panamá y no contra los Estados Unidos para obtener la indemnización ó el arreglo que pueda ser del caso.

#### Artículo XXII.

La República de Panamá renuncia y concede á los Estados Unidos la participación á que puede tener derecho en los futuros productos del Canal fijada en el artículo XV del Contrato de concesión celebrada con Lucien N. B. Wyse del cual hoy es dueño la Com-



574

pañía Nueva del Canal de Panamá y á cualesquiera otros derechos ó reclamos de naturaleza pecuniaria que pudieran originarse de esa concesión ó relativos á ella ó que pudieran surgir de las concesiones á la Compañía del Ferrocarril de Panamá ó relativas á ellas, ó á algunas de sus modificaciones ó prerrogas; y del mismo modo renuncia, confirma y concede á los Estados Unidos desde ahora y para el futuro todos los derechos y propiedades reservadas en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponderle á Panamá antes ó á la expiración de los términos de noventa y nueve años de las concesiones otorgadas, al interesado y á las Compañías arriba mencionadas y todo derecho, título y participación que ahora tenga y que en lo futuro pueda corresponderle en las tierras en el Canal, en las obras propiedades y derechos pertenecientes á dichas compañías en virtud de las citadas concesiones ó de otra manera, y los que los Estados Unidos hayan adquirido ó adquirieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá ó por su conducta incluyendo cualesquiera propiedades ó derechos que en lo futuro pudieran corresponderle á la República de Panamá en virtud del transcurso del tiempo de caducidad ó de otra manera, en virtud de reversión según los contratos ó concesiones con dicho Wyse, la Compañía

Universal del Canal de Panamá, la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los derechos de reversión que pueda tener Panamá y el título de los Estados Unidos, cuando se efectúe la compra proyectada á la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca á la República de Panamá, exceptuándose siempre los derechos de la República expresamente asegurados en este tratado.

#### Artículo XXIII.

Si en algún tiempo fuere necesario el empleo de fuerzas armadas para la seguridad y protección del Canal ó de las naves que lo usen, ó de los ferrocarriles y obras auxiliares, los Estados Unidos tendrán el derecho en todo tiempo y á su juicio para usar

595

su fuerza de policía y sus fuerzas terrestres y navales ó para establecer fortificaciones con ese objeto.

#### Artículo XXIV.

Ningún cambio en el Gobierno ó en las leyes y tratados de la República de Panamá afectará, sin el consentimiento de los Estados Unidos, los derechos que correspondan á los Estados Unidos en virtud de esta convención ó en virtud de estipulaciones en tratados que existan entre los dos países ó que para lo futuro lleguen á existir en lo relativo al objeto de esta convención.

Si la República de Panamá llegare á ser más tarde parte constituyente de otro Gobierno ó forme unión ó confederación de Estados de tal modo que su soberanía ó independencia quede confundida con la de otro Gobierno, unión ó confederación, los derechos de los Estados Unidos según esta convención no serán de manera alguna minorados ó restringidos.

#### Artículo XXV.

Para el mejor cumplimiento de las obligaciones de esta convención y con el fin de dar protección <sup>eficaz</sup> al Canal y de preservar su neutralidad, el Gobierno de la República de Panamá venderá ó arrendará á los Estados Unidos las tierras adecuadas y necesarias para estaciones navales ó carboneras en la costa del Pacífico y en la parte occidental de la costa del mar Caribe de la República en ciertos puntos que serán convenidos con el Presidente de los Estados Unidos.

#### Artículo XXVI.

Esta Convención, después de firmada por los Plenipotenciarios de las partes contrantes, será ratificada por los respectivos Gobiernos y las ratificaciones canjeadas en Washington á la mayor brevedad posible.

En fe de lo cual los respectivos Plenipotenciarios firman la presente convención en duplicado y la sellan con sus respectivos sellos.

Hecha en la ciudad de Washington el 18 de Noviembre del año del Señor de mil novecientos tres.

(Fdo.) P. BUNAU-VARILLA (HAY UN SELLO)

(Fdo.) JOHN HAY. (HAY UN SELLO)

y Considerando:

- 1º Que en ese Tratado se ha obtenido para la República la garantía de su Independencia;
- 2º Que por razones de seguridad exterior es indispensable proceder con la mayor celeridad á la consideración del Tratado, á efecto de que esa obligación principal por parte de los Estados Unidos de América, principie á ser cumplida con eficacia;
- 3º Que con el tratado se realiza la aspiración de los pueblos del Istmo cual es la apertura del Canal y su servicio en favor del comercio de todas las naciones; y
- 4º Que la Junta de Gobierno Provisional formada por voluntad unánime de los pueblos de la República, posee todas las poderes del soberano del territorio,

DECRETA:

Artículo único. Apruébese el tratado celebrado en Washington, Distrito Capital de la República de los Estados Unidos de América, el día 18 de Noviembre del presente año, entre su Excelencia Philippe Bunau-Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de esta República y Su Excelencia John Hay, Secretario de Estado de la República de los Estados Unidos de América.

Publíquese.

Dado en Panamá, á 2 de Diciembre de 1903.

(sgd.) J.A. Arango.

(sgd.) Tomas Arias.

(sgd.) Manuel Espinoza B.

El Ministro de Gobierno

El Ministro de Relaciones Exteriores (sgd.) Eusebio A. Morales

El Ministro de Justicia (sgd.) F.V. de la Espriella

El Ministro de Hacienda (sgd.) Carlos A. Mendoza

El Ministro de Guerra y Marina (sgd.) Manuel E. Amador

Per el Ministro de Instrucción Pública, (sgd.) Nicanor A. de Obarrio

El Subsecretario,

(sgd.) Francisco A. Facio

(HAY UN SELLO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ)